

Prot. N. 0096255 / P / GEN
dd. 11/08/2022

AMM: r_friuve
AOO: grfv

	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE e TERRITORIO	
territorio@regione.fvg.it territorio@certregione.fvg.it	tel + 39 040 377 4726 I - 34133 Trieste, via Carducci 6

Trieste,
N. 1 Allegati

Ministero della transizione ecologica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
PEC va@pec.mite.gov.it

E, p.c.
Spett.le
Ministero della cultura
Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio
Servizio V Tutela del paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 Roma
PEC mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

OGGETTO: [ID: 7898] Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23, del D.Lgs. 152/2006, integrata con la Valutazione d'Incidenza di cui all'art. 5, del D.P.R. 357/1997 e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 9, relativa al progetto "Collegamento tra la S.S. 13 Pontebbana e la A23 - Tangenziale Sud di Udine (Il lotto)". Trasmissione Controdeduzioni ai sensi dell'art. 24 c. 5 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i..

Il sottoscritto

Marco Padrini

in qualità di legale rappresentante dell'Ente/Società

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – Direzione centrale infrastrutture e territorio

con sede legale in:

Trieste – Piazza Unità d'Italia, 1 – 34121 TRIESTE (TS) – n° tel. 040/3774514 – 040/3774734 – n° fax 040/3774732 – PEC territorio@certregione.fvg.it

Con riferimento al procedimento richiamato in oggetto,

considerato che

- l'istanza è stata presentata in data 11/01/2022,
- la consultazione pubblica è stata avviata il 29/03/2022

- il termine per la presentazione delle osservazioni del Pubblico è stato differito al 27/07/2022 per che effetto dell'art. 51 c. 9 del D. Lgs. 50/2022
- il D. Lgs. 152/06 e smi all'art. 24 c. 5 prevede che "Entro i quindici giorni successivi alla scadenza del termine di cui ai periodi precedenti (27/07/2022), il proponente ha facoltà di presentare all'autorità competente le proprie controdeduzioni alle osservazioni e ai pareri pervenuti;

preso atto che

- nei termini sopra richiamati sono pervenute le seguenti richieste di integrazione

n.	data	Prot. MITE	Ente
1	26/05/2022	66357	Ministero della Cultura – Direzione generale Archeologica Belle Arti e Paesaggio
2	30/06/2022	81267	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio – Servizio Valutazioni ambientali

- il Servizio Valutazioni Ambientali in fase istruttoria ha chiesto parere ad Enti e Direzioni Regionali tra i quali hanno fornito il proprio contributo:

- i Comuni di Campoformido e Pozzuolo del Friuli
- l'Agenzia Regionale per l'Ambiente (ARPA)
- l'Ente Tutela Patrimonio Ittico
- la Direzione Centrale infrastrutture e territorio - Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica
- la Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche - Servizio biodiversità e ispettorato forestale – sede di Udine
- la Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile: Servizio geologico, servizio disciplina rifiuti e siti inquinati ed il servizio gestione risorse idriche
- il Consorzio di Bonifica Pianura Friulana.
- la Concessionaria autostradale Autovie Venete S.p.A.

- da parte del pubblico sono pervenute 9 osservazioni nei termini ed una osservazione presentata prima dell'avvio dei termini, come da seguente elenco

n.	data	Prot. MITE	Osservante
1	07/03/2022	28594	Sig. Gianpiero Buzzolo
2	31/03/2022	41386	Comitato per la Difesa del Territorio di Pozzuolo del Friuli
3	01/04/2022	41993	Comitato per la Difesa del Territorio di Pozzuolo del Friuli
4	29/04/2022	52202	Società IPSOM
5	06/05/2022	55987	Comitato per la Difesa del Territorio di Pozzuolo del Friuli
6	08/06/2022	71589	Prof. Carlo Bressan
7	19/07/2022	89739	Dr. Stefano Padovani
8	25/07/2022	92588	Dr. Stefano Padovani
9	26/07/2022	93271	Comitato per la Difesa del Territorio di Pozzuolo del Friuli
10	27/07/2022	93346	Legambiente FVG

Tutto ciò considerato si presentano le seguenti controdeduzioni.

In riferimento alla **Nota prot. 66357 del 26/05/2022 del Ministero della Cultura** – Direzione generale Archeologica Belle Arti e Paesaggio si evidenzia quanto segue.

1.a Aggiornamento elaborati pertinenti alla valutazione degli impatti alla luce di quanto stabilito dal PPR approvato nel 2018

Il Rapporto Ambientale allegato all'accordo di programma (AdP) per la realizzazione del II lotto della tangenziale sud di Udine, su cui si è espressa la Regione FVG con parere motivato favorevole con DGR 329/2019, riporta il rapporto tra l'AdP ed il Piano Paesaggistico Regionale evidenziando anche cartograficamente i beni paesaggistici, culturali, la rete ecologica. La relazione dello SIA riporta detti contenuti al cap. 3.1.3.

Il Rapporto Ambientale inoltre evidenzia l'analisi di coerenza con il PPR (riportate anch'esse nel cap. 3.1.3) e nelle considerazioni finali ed indicazioni progettuali individua al cap. 7.1.1 le indicazioni inerenti il PPR e l'attuazione delle Reti Strategiche, che sono state riportate al capitolo 2.3 della relazione dello SIA. Per ogni indicazione è stata evidenziata la modalità di recepimento nello SIA.

1.b Implementazione della Relazione Paesaggistica attraverso la verifica di coerenza e valutazioni sugli obiettivi di tutela e miglioramento della qualità del paesaggio

La verifica di coerenza è stata effettuata nel Rapporto ambientale allegato all'AdP (vedi punto 1)

2. Trasmissione elaborato (accompagnato da apposita cartografia esplicativa di insieme) che dia evidenza delle alternative di progetto esplicitando quale sia stata la scelta localizzativa del tracciato in riferimento all'impatto del progetto sugli elementi strutturanti il contesto paesaggistico e sugli elementi di valenza storico culturale. Si chiede che tale descrizione sia supportata da adeguata rappresentazione cartografica dove siano riportati i beni paesaggistici, storico culturali e archeologici e ulteriori contesti del PPR (comprese le fasce di tutela delle Zone di interesse archeologico individuate dai PPR). Si chiede che venga data evidenza degli impatti rilevati sulle diverse componenti ambientali quantificandoli attraverso l'utilizzo di determinati indici.

La cartografia con i vincoli e le alternative 1 e variante puntuale della bretella di Campofornido (alternativa al salto di montone) viene riportata a pagina 28 e seguenti della Relazione Paesaggistica. In cartografia sono stati riportati i Beni Culturali, i beni paesaggistici art. 136 e art. 142 (tra cui le zone archeologiche), i morfotipi, le aree compromesse degradate, ulteriori contesti comprese le aree di interesse archeologico oltre che le aree protette.

3. In merito alla frammentazione della trama agricola e all'incidenza dell'opera su beni sottoposti a tutela della Parte TU del D. Lgs 42/2004, attraverso opere di collegamento al preesistente assetto viabilistico imperniato sull'asse della strada statale 13 (Pontebbana), si chiede di voler rappresentare ogni possibile alternativa atta ad evitare o attenuare tale effetto sul territorio attraversato, anche con ipotesi di tracciato alternative meno impattanti sul paesaggio. Vista la compresenza di diversi assi viari nell'area di intervento si chiede ad esempio di voler valutare come alternativa di progetto anche l'adeguamento e potenziamento della viabilità esistente laddove possibile e la limitazione dell'intervento al solo raccordo tra SS13 e Tangenziale sud in una posizione più prossima alla Tangenziale sud.

L'adeguamento e potenziamento della viabilità esistente non permette di raggiungere l'obiettivo di collegare il casello autostradale Udine sud sulla A23 con la statale SS13 Pontebbana attraverso la realizzazione di un'opera strategica di preminente interesse regionale con sezione tipo C1 con velocità di progetto minima e massima pari a 60 e 100 km/h. Questa tipologia di infrastruttura richiede una successione di ampi raggi planimetrici e rettilinei, pendenze longitudinali e svincoli secondo normativa che non sono compatibili con le infrastrutture esistenti, presso cui sono presenti continue immissioni dei lotti e delle viabilità locali ed edifici residenziali.

Si evidenzia che il progetto ha il compito di attuare obiettivi ed azioni presenti nell'Accordo di Programma approvato e lo Studio di Impatto ha analizzato l'alternativa emersa in sede di consultazione VAS così come richiesto nel procedimento di VAS e la variante al salto di montone emersa in sede di incontri con il pubblico. L'alternativa in oggetto, rappresentata nelle cartografie allegato allo SIA, intende proprio analizzare una

soluzione che vada a frammentare il meno possibile il territorio. Tuttavia non trattasi di alternativa proprio per il fatto che non è in grado di perseguire gli obiettivi indicati ma risulta essere esclusivamente un bypass della SS13 con il trasferimento del traffico di attraversamento a sud con l'unico beneficio di minimizzare il traffico sulla SS13 a beneficio dei residenti lungo la SS13 e traslare il traffico di attraversamento più a sud ove comunque sono presenti abitazioni. Si assisterebbe comunque ad una trasformazione del territorio e non si raggiungerebbe l'obiettivo di collegare il casello autostradale e il primo lotto della tangenziale con la SS13.

In relazione alla frammentazione del territorio e del paesaggio, il percorso previsto risulta essere quello che minimizza la frammentazione nel rispetto dei parametri geometrici previsti dalla normativa.

In fase di progettazione esecutiva potranno essere effettuati specifici affinamenti di dettaglio a livello planimetrico finalizzati a minimizzare l'interferenza con la vegetazione e dare evidenza della differenza rispetto a quanto attualmente previsto.

4. *Si chiede di voler rappresentare anche con una scheda di sintesi il rispetto delle opere alle specifiche Norme di Attuazione del Piano Paesaggistico gravanti sull'area d'intervento, evidenziando se sia necessario richiedere la deroga alle stesse norme e le necessarie giustificazioni.*

Si provvederà ad integrare la documentazione con la scheda di sintesi richiesta.

5. *Si chiede un approfondimento progettuale di tutte le principali opere d'arte, in special modo quelle in rilevato e quelle che interferiscono con componenti ambientali sensibili (ad esempio le aree sottoposte a vincolo o interferiti con fascia di rispetto o area agricola sottoposta a frammentazione) atto a dimostrare anche visivamente quale possa essere l'impatto dell'opera con il contesto attraversato. In particolare per quanto attiene a: interferenza Comune di Lestizza, Interferenza LEO3 e Comune di Pozzuolo del Friuli, Interferenza PO01 e Interferenza PO02 è richiesto un approfondimento progettuale in particolare sulla mitigazione-ponte sul torrente Cormor: si richiede un approfondimento progettuale atto a verificare la possibile alterazione della percezione d'insieme causata dagli interventi previsti attraverso l'utilizzo di foto-inserimenti in numero adeguato, mediante foto modellazione realistica (rendering computerizzato), comprendente un adeguato intorno dell'area di intervento, desunto dai rapporti di intervisibilità esistente, per consentire la valutazione di compatibilità e adeguatezza delle soluzioni nei riguardi del contesto paesaggistico" -D.P.C.M. 12/12/2015 (Punto 3.2, c. 1) con viste dalle aree sottoposte a tutela ai sensi del D. Lgs. 42/2004 e relativi controcampi, in modo da chiarire l'impatto delle previsioni di progetto con gli elementi strutturanti il contesto paesaggistico, nonché l'efficacia delle misure di mitigazione. Si precisa che gli impianti vegetazionali di mitigazione dovranno avere caratteristiche di altezza e densità adeguate alla mitigazione dei fronti costruiti e dovranno essere messe in atto le necessarie manutenzioni delle aree verdi, con sostituzione delle eventuali fallanze. Si raccomanda inoltre l'implementazione della vegetazione di mitigazione anche su aree non sottoposte a tutela paesaggistica.*

Si provvederà ad integrare la documentazione delle principali opere d'arte con i fotoinserti delle opere da realizzarsi nelle zone sottoposte a vincolo paesaggistico e delle opere che interferiscono con componenti ambientali sensibili.

6. *Per quanto attiene al Comune di Pozzuolo del Friuli, Interferenza PO04: Villa della Bandiera Savorgnan Moro Job-mitigazione-ponte sul torrente Cormor opera 18 e opera 2b Viadotto sullo svincolo a rotatoria opera n. 19: L'opera n. 18 Ponte sul torrente Cormor e l'opera n. 19 Viadotto sullo svincolo a rotatoria, pur essendo interventi esterni all'area sottoposta a tutela della Parte II del D. Lgs. 42/2004, risultano potenzialmente opere di forte impatto sulla percezione di Villa della Bandiera Savorgnan Moro Job.*

Si richiede pertanto un approfondimento progettuale atto a verificare la possibile alterazione della percezione d'insieme causata dagli interventi previsti attraverso l'utilizzo di foto-inserimenti in numero adeguato, comprendente un adeguato intorno dell'area sottoposta a tutela ai sensi dell'art. 10 c. 3, strumentali alle valutazioni relative ai possibili impatti del nuovo intervento su bene sottoposto a tutela della Parte II del D. Lgs. 42/2004.

Si provvederà ad integrare la documentazione con gli approfondimenti richiesti

7. *L'opera in progetto interferisce con la fascia di tutela della Chiesa di San Marco, lungo la S.P. n. 10, nel Comune di Basiliano (UD), in quanto, come riportato nella Relazione paesaggistica (pag. 60), "in prossimità dell'area indicata l'intervento si materializza con l'allargamento della sezione stradale della S.P. n°10, reso necessario per*

il collegamento alia Variante della S.P. n°61 e alla tangenziale, con mantenimento del tracciato e del livello di quota. L'interferenza in oggetto riguarda una sovrapposizione di 1500 mq tra l' area di intervento a est del canale Martignacco e l'area di pertinenza della Chiesa segnalata dai PPR come UC." A seguire (pag. 61): "Nel PPR-FVG la Chiesa di San Marco è individuata nella rete dei beni culturali (art. 44 NTA) come polo di alto valore simbolico di Livello 2 e nello specifico come sito archeologico di interesse spirituale. La Scheda U55 (Allegato 4 PPR-FVG) non riporta provvedimenti di tutela vigenti, pertanto la Chiesa rientra tra gli immobili senza provvedimento di tutela ma di interesse paesaggistico [. .]. A riguardo si osserva che, anche in mancanza di un provvedimento di tutela espresso, la Chiesa di San Marco, in presenza dei requisiti di cui all'art. 12 del d. Lgs. n. 42/2004, sarebbe comunque sottoposta a tutela ope legis ai sensi della Parte Seconda del d. Lgs. n. 42/2004. Ad ogni modo, dalla documentazione presentata non è possibile valutare le interferenze e gli eventuali possibili impatti sulla Chiesa di San Marco, pertanto si chiede al proponente un approfondimento in merito all'intervento che interessa la fascia di tutela della Chiesa, comprensivo di foto simulazioni adeguate a visualizzare tali impatti. Si chiede inoltre di trasmettere delle proposte atte a evitare o attenuare ogni possibile impatto negativo anche indiretto con la Chiesa in esame, in riferimento al contesto in cui si inserisce e con cui si relaziona.

Si provvederà ad integrare la documentazione con gli approfondimenti richiesti.

8. *In considerazione del fatto che gli elaborati trasmessi per la richiesta di Verifica preventiva dell'interesse archeologico pertinente all'intervento in oggetto, redatti dai dott. C. Putzolu, risultano aggiornati alla data del 5 giugno 2012 (cfr. Elaborati "Valutazione preventiva del rischio archeologico lungo il tracciato (art. 95 del D.lgs 163/2006) -Relazione finale" cod. 1207A0600100, "Valutazione preventiva del rischio archeologico lungo il tracciato (art. 95 del D.lgs 163/2006) -Allegato 1: Mappa dei siti archeologici reperiti in bibliografia" cod. 1207A0600200 e "Valutazione preventiva del rischio archeologico lungo il tracciato (art. 95 del D.lgs 163/2006) -Allegato 2: Carta delle evidenze archeologiche riscontrate" cod. 1207A0600300), si richiede l'aggiornamento della documentazione archeologica della Relazione archeologica per la valutazione preventiva dell'interesse archeologico predisposta ai sensi del comma 1 dell'art. 25 D. Lgs. 50/2016 e relativi elaborati cartografici, secondo le indicazioni di cui alle "Linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25, comma 13, del Decreto legislativo 8 aprile 2016, n. 50", approvate con DPCM dd. 14/2/2022 (G.U. 88 dd. 14/4/2022), ancorchè intervenute successivamente all'avvio del procedimento in questione e perciò per quanto applicabili nel prosieguo del medesimo. Parimenti in conformità a quanto previsto dal punto 4.4 delle citate Linee Guida, in funzione dell'estensione dell'area interessata dal progetto, la Soprintendenza competente chiede fin d'ora che la trasmissione degli elaborati archeologici comprenda, oltre al formato digitale come prescritto, anche un output cartaceo (con CD allegato), al fine di ottimizzare l'attività della stessa Soprintendenza.*

In sede di aggiornamento del progetto definitivo nel 2012 è stata predisposta la relazione di valutazione preventiva del rischio archeologico a firma del dott. Cristiano Putzolu. Su tale documentazione si è espressa positivamente la Soprintendenza nel maggio 2013.

Inoltre, il 15 gennaio 2018 il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo – Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio ha espresso il parere favorevole sull'Accordo di Programma.

In relazione alla richiesta di aggiornamento della documentazione archeologica, e dei relativi elaborati cartografici, predisposta ai sensi del comma 1 dell'art. 25 D.Lgs. 50/2016, secondo le indicazioni delle "Linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico" approvate con DPCM dd. 14/2/2022, si evidenzia che la presentazione dell'istanza di Valutazione di Impatto Ambientale ex Art.23 D.Lgs.152/2006 è avvenuta in data 30/12/2021, prima dell'approvazione delle suddette Linee guida.

Si ritiene, pertanto, che l'integrazione richiesta non sia dovuta, poiché a nostro avviso la normativa richiamata per le ragioni sopra esposte non è applicabile.

In riferimento alla **Nota prot 37356 del 28/06/2022 Regione FVG - Direzione Centrale Difesa dell'Ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio Valutazioni Ambientali** si evidenzia quanto segue.

1. *Riportare in uno specifico paragrafo un'analisi coordinata delle diverse alternative progettuali considerate, utilizzando un'unica metodologia di analisi, riportando un confronto tra le stesse per tutte le diverse componenti ambientali, ed indicando la soluzione progettuale complessiva che viene proposta alla luce del confronto suddetto;*

Richieste sulle alternative progettuali vengono dal Servizio Valutazioni Ambientali, da ARPA, dal Servizio Biodiversità, dal Ministero della Cultura ed indirettamente dal Servizio Pianificazione Paesaggistica, Territoriale e Strategica che aderisce al Parere del MIC. Anche la nota del prof. Bressan, citato nominalmente dal Servizio Valutazioni Ambientali e ripreso dal servizio Biodiversità, tratta il tema delle alternative.

L'analisi delle alternative è stata effettuata nel procedimento di VAS relativo all'Accordo di Programma per la localizzazione del collegamento della SS 13 Pontebbana con la A23 e nel parere motivato VAS è stato richiesto un approfondimento da effettuarsi in sede di VIA sull'Alternativa 1, approfondimento eseguito nello Studio di Impatto Ambientale.

Si precisa che nei punti 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3 e 4.2.4 del paragrafo 4.2 dello S.I.A. vengono richiamate e descritte a titolo puramente informativo le alternative progettuali oggetto di precedenti valutazioni nel corso dello sviluppo progettuale; le alternative analizzate nel Rapporto Ambientale dell'AdP e fatte proprie nello SIA sono rappresentate nella tabella a pag. 68 e sono costituite dall'alternativa 0, dall'alternativa 1 e dalle alternative 2a e 2b. In base al Parere Motivato di VAS lo S.I.A. oggetto della presente valutazione ha effettuato gli approfondimenti sullo stato di fatto (alternativa 0), sull'alternativa 1 e sull'alternativa 2b, considerando anche la sostituzione dell'intersezione cosiddetta a salto di montone sulla bretella di Campofornido - SS 13 con una rotonda a raso.

A tale riguardo si evidenzia, inoltre, che il II Lotto della Tangenziale Sud di Udine deve essere attuativo dell'accordo di programma approvato con Decreto n. 0180/Pres del 18 dicembre 2020, dovendo assolvere all'obiettivo primario di completamento del raccordo della rete stradale principale con il sistema autostradale nell'area a sud di Udine, attraverso il collegamento diretto tra la S.S. 13 "Pontebbana" con la S.R. 56, e l'interconnessione con la A23 e la Tangenziale Ovest di Udine in corrispondenza del casello di Udine Sud (svincolo quadrifoglio). In quanto completamento della tangenziale sud di Udine, il secondo lotto è la prosecuzione del primo lotto della tangenziale, che collega il casello suddetto con la SR 56 verso Gorizia; deve quindi avere origine dal punto in cui il primo lotto termina (il quadrifoglio del casello di Udine sud), avere caratteristiche geometriche / dimensionali coerenti con il primo lotto e con le funzioni da svolgere, e rispettare le norme tecniche vigenti. Il progetto deve inoltre dare attuazione alla strumentazione regionale di settore (PRIT, PRV, PRITMML).

Le alternative "1", la variante alla Bretella di Campofornido a raso con l'inserimento di rotonde intermedie, le proposte di variante puntuale finalizzata a minimizzare ulteriormente le interferenze con i prati stabili e beni paesaggistici non consentono di perseguire l'obiettivo dell'accordo di programma, che ha già confermato la localizzazione della tangenziale nella strumentazione urbanistica dei singoli comuni.

L'accordo ha infatti l'effetto d'inserire il tracciato della tangenziale 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.

In definitiva le alternative che vengono richieste non sono alternative progettuali ma di pianificazione in contrasto con il PRITMML e con l'AdP approvato con Decreto del Presidente della Regione che attua il PRITMML vigente.

Un'ulteriore considerazione deve essere fatta sull'alternativa a raso a Campofornido che prevede il riutilizzo di Via Bonazzi finalizzato alla minimizzazione dell'interferenza con il prato stabile: la realizzazione di un'infrastruttura in tale posizione incrementerebbe sicuramente gli impatti generati dal traffico sulle zone residenziali limitrofe ed inoltre una rotonda sulla SR UD 89 andrebbe sicuramente ad incidere sul biotopo di San Canciano più volte citato nei diversi pareri ed invece non intercettato dal progetto. Inoltre, il livello gerarchico della rete stradale, che dovrebbe prevedere il collegamento tramite strada di categoria C2 fra il II Lotto della Tangenziale Sud di Udine e la S.S. n. 13 "Pontebbana", verrebbe a perdere efficacia a causa della sovrapposizione del traffico principale con quello locale, con conseguenze negative sulla sicurezza della circolazione e sull'efficacia dell'intervento in termini di livelli operativi di servizio.

2. *Nell'analisi di cui al punto precedente considerare anche la revisione dell'innesto della bretella di Campofornido, attualmente previsto in trincea, con una soluzione a piano campagna e la risoluzione delle interferenze viarie*

principali mediante rotatoria che ridurrebbe la velocità di percorrenza dell'asse viario, consentirebbe una maggior trasparenza per la fauna e ridurrebbe i costi di scavo e movimentazione dei materiali;

Oltre a quanto già riportato al punto precedente si evidenzia che la richiesta in oggetto riprende la nota del Comune di Campoformido che propone, oltre alla realizzazione della bretella completamente a raso, anche la realizzazione di rotatorie presso l'intersezione di via Vecchia Postale e con la SR UD 89.



Figura 1

L'infrastruttura in progetto è di tipo C2 secondo il CdS e deve sottostare al Decreto Ministeriale 5-11-2001 Norme funzionali e geometriche per la costruzione di strade e, per quanto riguarda le intersezioni, al Decreto Ministeriale 19-04-2006 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali. Le soluzioni proposte non risultano adeguate dal punto di vista funzionale alle sopracitate norme.

L'intersezione a rotatoria sulla SS13 è stata analizzata nello SIA. Relativamente alle Rotatorie sulle Via Vecchia Postale e SR UD 89 si effettuano le seguenti ulteriori considerazioni:

- Vanno a consumare più suolo agricolo rispetto all'attuale configurazione;
- La rotatoria sulla SR UD 89 andrebbe ad interferire con il biotopo del Magredi di San Canciano;
- Drenano sì il traffico proveniente dalla tangenziale che si immetterebbe in SS13, andando tuttavia ad aggravare sulla parte più urbana di Campoformido piuttosto che sulla SS;

Di seguito (Figura 2) in arancio viene evidenziata la proposta del progetto definitivo ed in verde la proposta a rotatoria, il perimetro rosso comprende l'ambito di occupazione temporanea e definitiva del progetto definitivo, in verde chiaro sono indicato i prati stabili mentre con tratto punto è indicato il perimetro del Biotopo del Magredi di San Canciano.



3. Indicare le modalità di ripristino dei territori attualmente interessati dalle infrastrutture stradali esistenti e oggetto di dismissione, verificando la fattibilità di inserimento di sottopassi faunistici di trasparenza che mettano in connessione le opere mitigative a verde sui due lati delle strade:

- a. SS 13 "Pontebbana", in corrispondenza dell'inizio intervento, nei pressi di Basagliapenta;
- b. SP 61 prevedendo, ove possibile, materiali permeabili per il fondo stradale;
- c. SP 89 "di Campoformido";
- d. via Domenico Failutti, in Comune di Pozzuolo del Friuli;

Per i tratti oggetto di dismissione si prevede il ripristino a prato, si ritiene pertanto che non risulti necessario introdurre ulteriori elementi atti a potenziare le connessioni ecologiche.

Punto 2 dopo il 3: Valutare con maggiore precisione la profondità dei singoli piezometri utilizzati ai fini del monitoraggio delle acque sotterranee in modo da garantirne l'operatività in tutti i regimi idrologici;

La richiesta riprende quanto riportato nel punto 10 della nota prot. 17595 del 10/06/2022 di ARPA FVG:

Misure attuali disponibili, in piezometri non distanti dall'ipotizzato punto AS005 (Comune di Pozzuolo del Friuli), ad es., riscontrano una soggiacenza a profondità superiore ai 40 metri da boccapozzo. La misura dei costruendi piezometri dovrà prevedere l'immersione in falda del tratto filtrante almeno di alcuni metri in condizione di massima magra, pena l'inutilità della campagna di monitoraggio.

E quanto riportato nella nota della Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia, sviluppo sostenibile – Servizio risorse idriche prot. 26530 del 09/05/2022:

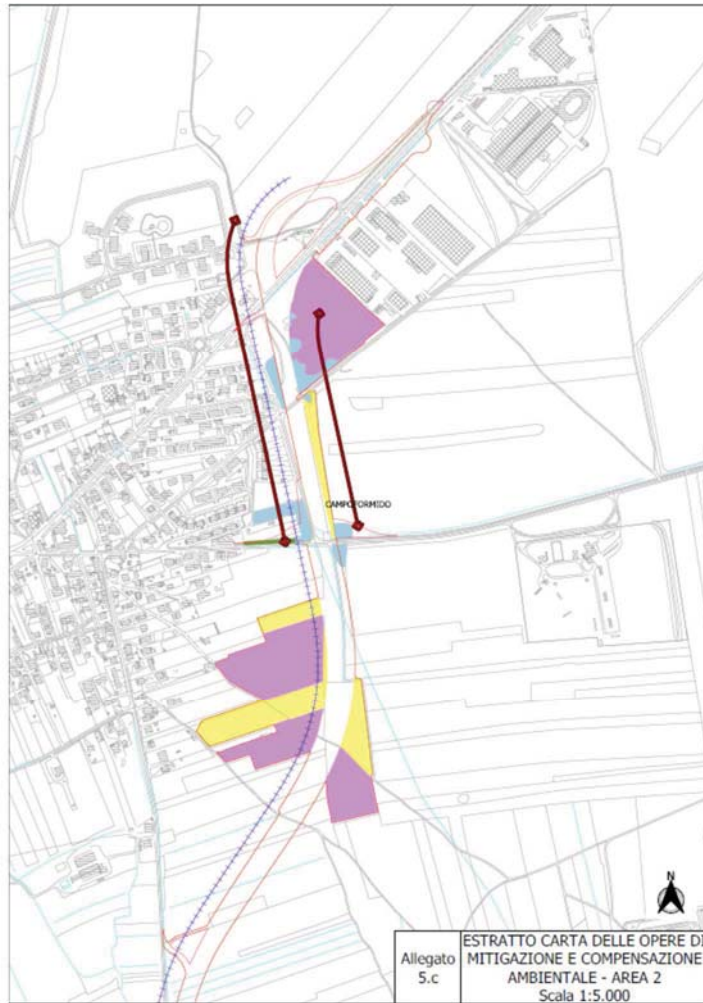
In condizioni di magra la falda potrebbe trovarsi ad una profondità superiore ai 25 m pertanto si ritiene che le stazioni più ad est raggiungessero circa i 40 m di profondità. Si chiedi che venga valutata con maggior precisione la profondità dei singoli piezometri in modo da garantirne l'operatività in tutti i regimi idrologici

Si propone di procedere in sede di aggiornamento del progetto definitivo, a valle della procedura di VIA, o in fase di progettazione esecutiva a verificare la profondità della falda in condizioni di magra e conseguentemente si aggiornerà la profondità dei piezometri posti più a est (AS004 - 05)

Punto 3 di pag. 2: Alla luce del fatto che il muro in terra verde rinforzata, previsto sul lato est della bretella di collegamento tra la nuova arteria e la SS 13 ad est di Campoformido, viene riportato nella Carta degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale (P.02.00.0.0) all'interno del perimetro della ZSC Magredi di Campoformido e del biotopo Magredi di San Canciano chiarire se effettivamente vengono realizzate opere all'interno dei siti tutelati e nel caso approfondire i seguenti punti:

- a. verificare la compatibilità dell'intervento con le Norme di tutela del biotopo vigenti;
- b. rivedere l'analisi delle interferenze e delle incidenze derivanti dalla realizzazione delle opere di progetto all'interno della ZSC, in particolar modo da un punto di vista vegetazionale considerando il fatto che in corrispondenza di tale muro si riscontrano habitat Natura 2000 (62A0 e 6510) di cui dovranno essere quantificate le relative superfici interessate;
- c. indicare le possibili alternative localizzative e/o progettuali, che assolvano la stessa funzione del muro in terra verde, esterne alla ZSC/biotopo;

Quanto riportato in allegato 5 c all'elaborato relativo alla pratica dei prati stabili e nell'elaborato relativo alle opere di mitigazione non deve essere letto come la posizione specifica in cui saranno posizionati i muri in terra rinforzata ma indicano il tratto in cui essi sono presenti. La posizione degli stessi è definita all'interno delle aree che saranno oggetto di esproprio.



— Muri in terra verde rinforzata

Figura 3: Estratto allegato 5c all'elaborato 1207S0400001_Pratica prati stabili

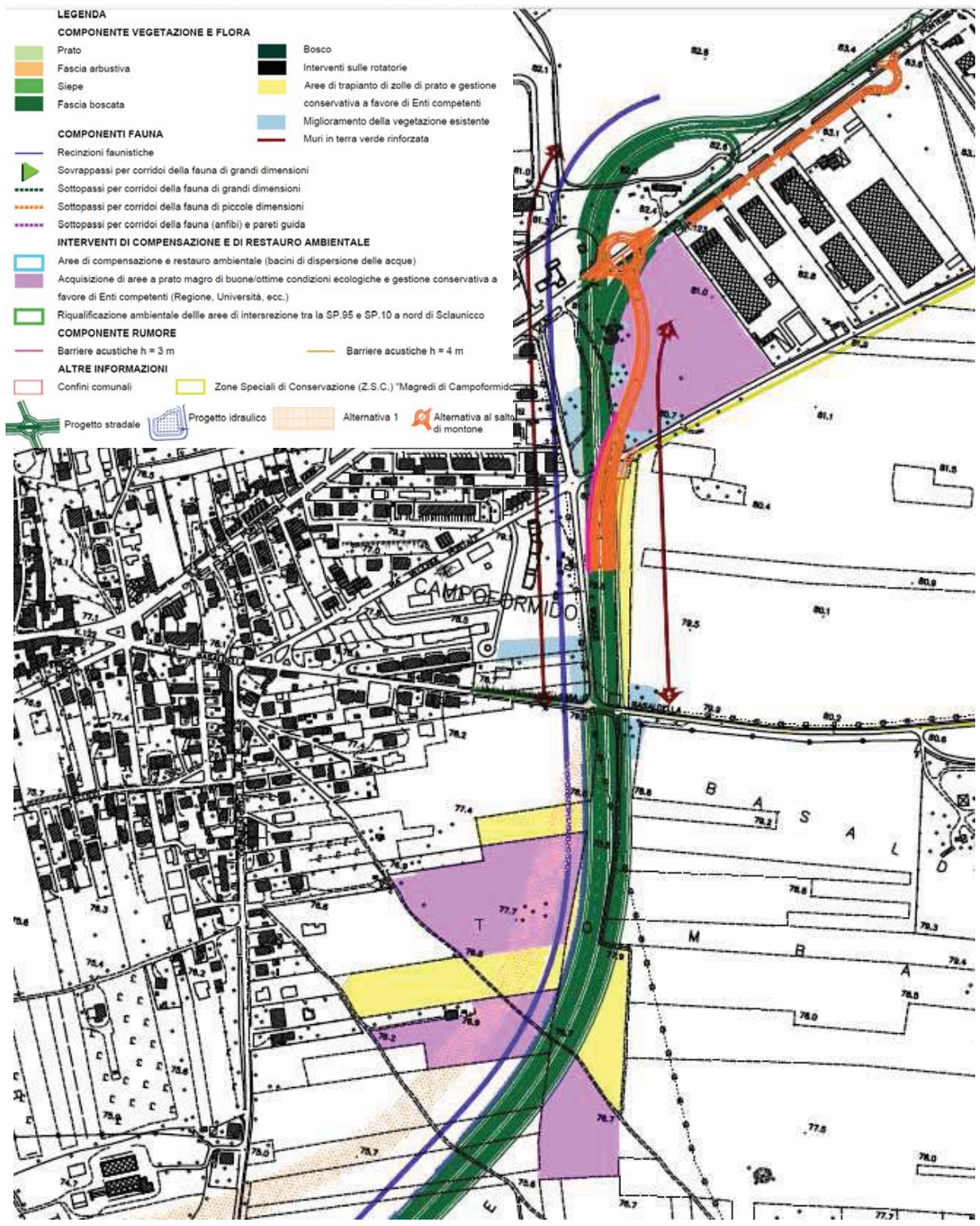


Figura 4: Estratto elaborato 1207So205601_Mitigazioni

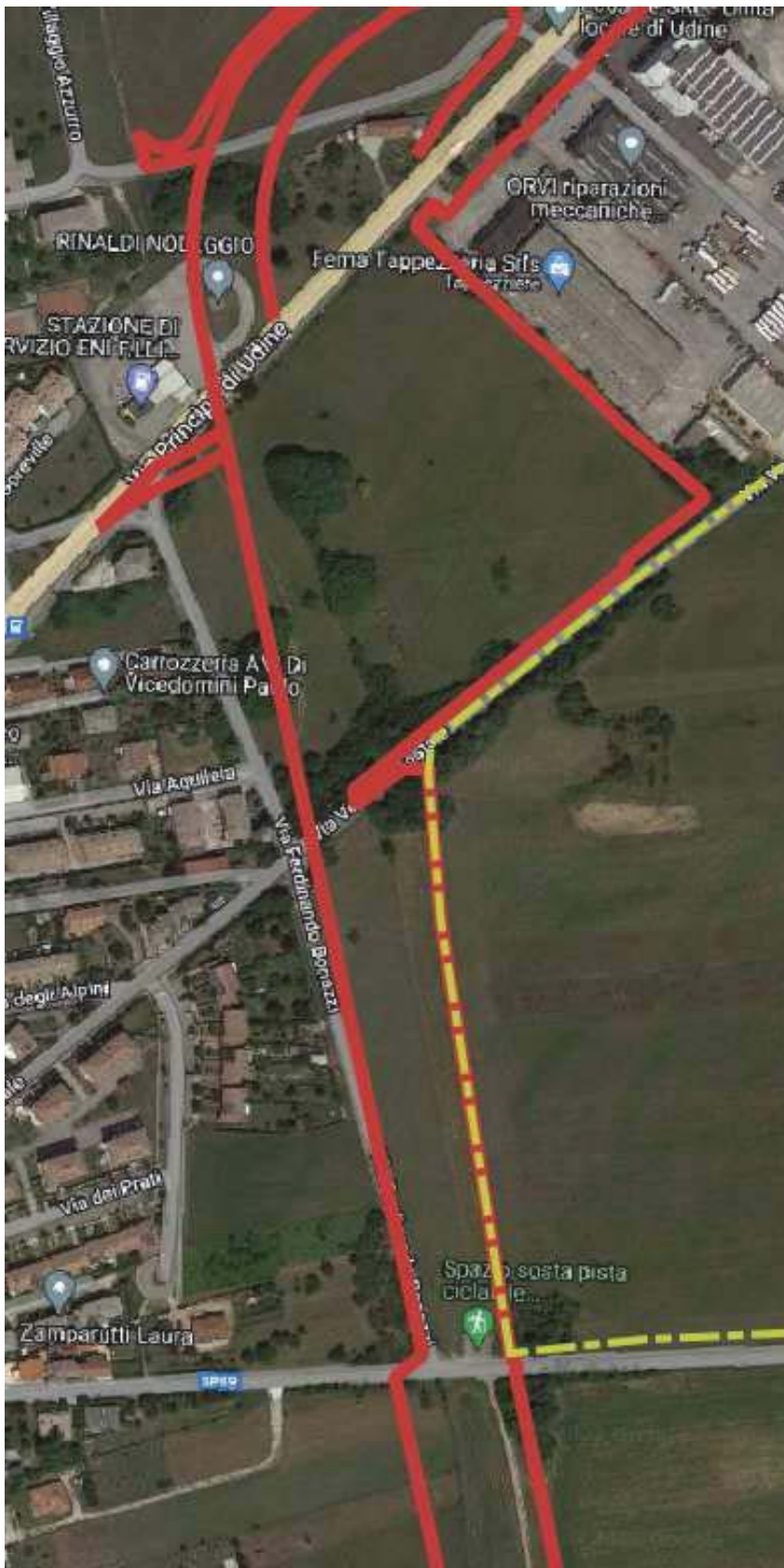


Figura 5: Involuppo degli ambiti oggetto di esproprio / occupazione temporanea (in rosso) e perimetro del biotopo (in giallo tratteggiato) da cui emerge che il progetto non prevede di interferire con il biotopo.

Si evidenzia che il tema dell'interferenza con il biotopo viene considerata anche nell'osservazione del prof. Bressan (osservazione del pubblico) e nel parere del servizio biodiversità della Regione FVG (punto 2a)

Punto 6 (rif. punto 4 pag. 2) A mitigazione della parziale riduzione della fascia tampone ad ovest della ZSC Magredi di Campoformido, integrare la documentazione con interventi di miglioramento ambientale lungo il restante perimetro della fascia esterna del sito stesso;

Il tema, considerato anche nel parere del servizio biodiversità della Regione FVG (punto 2b), richiama la fascia tampone dell'area core 08007 di cui all'allegato 75 del PPR:

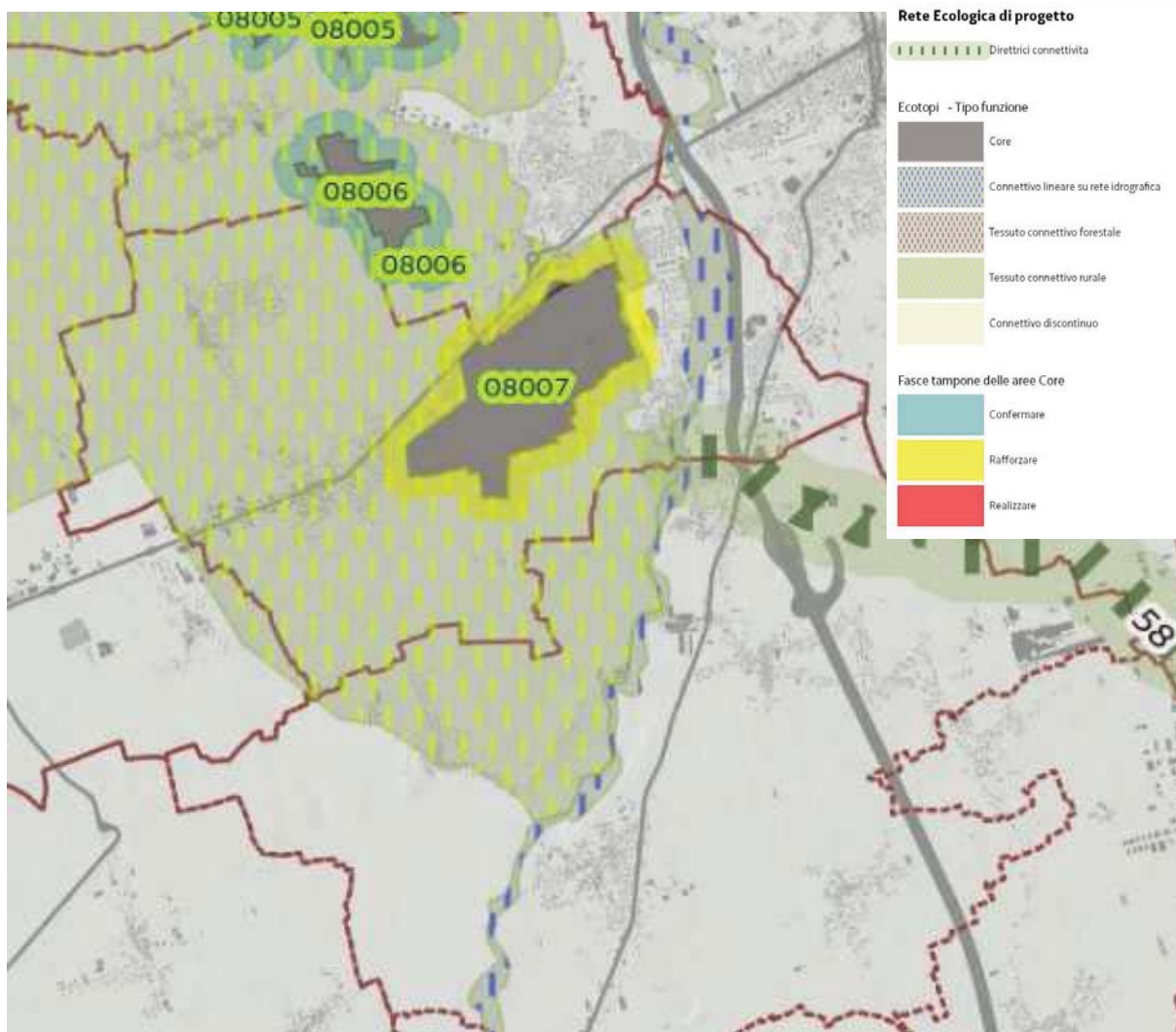


Figura 6 :Estratto allegato 75 PPR

Si riportano alcuni estratti dell'Art. 43 NT PPR:

Rete ecologica:

5. Il PPR definisce le strategie di progetto delle RER nella scheda di rete e nella cartografia 1:50.000 "Parte Strategica – reti".

6. La rete ecologica locale (REL) è individuata dagli strumenti di pianificazione urbanistica generale con le metodologie di cui al "Vademecum Rete Ecologica Locale", in coerenza con gli indirizzi e direttive indicati nelle schede di ambito di paesaggio, nonché le strategie di progetto di cui al comma 5, ed esprime le scelte dell'ente territoriale.

7. La REL si compone di:

- nodi, costituiti dagli habitat naturali e seminaturali, con caratteristiche sufficienti per poter mantenere nel tempo popolazioni delle specie faunistiche e floristiche importanti per la conservazione della biodiversità;
- corridoi ecologici, costituiti dai collegamenti, continui o discontinui, per il passaggio da un nodo all'altro di individui delle specie faunistiche e floristiche importanti per la conservazione della biodiversità;
- fasce tampone, con la funzione di mitigare gli effetti dei fattori di disturbo verso i nodi e i corridoi ecologici.

8. Gli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale disciplinano gli interventi di conservazione, potenziamento e nuova realizzazione degli elementi che compongono la REL, con particolare riferimento alle aree interessate da processi di artificializzazione e alterazione delle componenti valoriali del paesaggio naturale, seminaturale e rurale.

9. Gli enti territoriali, nella progettazione e successiva realizzazione della REL, nelle aree non costituenti core area, possono discostarsi dai perimetri degli ecotopi e dalle relative norme della RER qualora l'analisi territoriale preliminare alla definizione della REL giustifichi una diversa disciplina migliorativa delle funzioni ecologiche rispetto a quella individuata nella RER.

A livello comunale la Variante 76 al PRG di Campoformido riporta quanto segue:



Figura 7: Estratto della zonizzazione della Variante n. 76 al PRG di Campoformido

Estratto art. 18 delle norme tecniche del PRG di Campoformido:

ART. 16. ZONA E4 P - DI INTERESSE AGRICOLO PAESAGGISTICO, DEI PRATI.

A) Destinazioni d'uso. 1.

Sono ammessi:

- a) percorsi ciclabili e pedonali, comprese opere accessorie e/o complementari;
- b) opere di modesta rilevanza per fini di segnalazione turistica.

Le opere sono realizzate possibilmente di materiali e colori naturali.

2. **Sono comunque vietati:**

- a) edifici di nuova costruzione;
- b) strade di nuova costruzione, eccetto percorsi ciclabili e pedonali;
- c) riordino fondiario e movimenti di terreno;
- d) trasformazione di aree di prato naturale;
- e) sradicamento di siepi; f) manufatti pubblicitari;

- g) deposito o esposizione di prodotti o materiali a cielo aperto;
- h) recintazione di fondi se non con siepe, di altezza massima di m 1,8;
- i) parcheggi;
- l) ogni altra opera causante impatto ambientale rilevante; salvo quanto previsto al comma 1. B) Attuazione. 1. Le opere sono realizzate mediante intervento diretto.

ART. 18. ZONA E5 R - DI PREMINENTE INTERESSE AGRICOLO, DI RISPETTO.

A) Destinazioni d'uso.

1. Sono ammesse:

- a) opere di difesa del suolo, difesa da esondazioni e riassetto territoriale. Le opere consistono in:
 - 1) difesa del suolo: interventi per impedimento di erosione e degradazione fisico-chimica;
 - 2) difesa da esondazioni: interventi per controllo delle acque del ciclo naturale;
 - 3) riassetto territoriale: recupero, ricomposizione e sviluppo dello spazio rurale finalizzato a equilibrio ecologico e valorizzazione dell'ambiente e delle risorse territoriali;
- b) manutenzione e sistemazione di strade, corsi d'acqua, argini e condutture esistenti;
- c) mitigazione dell'impatto paesaggistico e acustico di opere;
- d) naturalizzazione territoriale;
- e) percorsi ciclabili e pedonali, comprese opere accessorie o complementari;
- f) opere di modesta rilevanza per fini di memoria storica, devozione popolare, segnalazione turistica e ricerca paleontologica e archeologica;

g) opere per viabilità prevista:

- h) (soppresso);
- i) recintazione di fondi, con siepe, legno, ferro, pietra o sasso, di altezza massima di m 1,8;
- l) in zona compresa in Prp di zona fabbricabile: viabilità di servizio alla zona fabbricabile, in attraversamento. Le opere sono realizzate possibilmente di materiali e colori naturali.

1 bis. In zona prp "Romanello" sono ammesse le sole destinazioni

- a) naturalizzazione territoriale
- b) percorsi ciclabili e pedonali, comprese opere accessorie e complementari

2. Sono comunque vietati:

- a) disboscamento o trasformazione di aree già destinate a bosco o prato naturale;
- b) sradicamento di alberi e siepi arboree e arbustive ed estrazione di ceppaie, eccetto che di colture specializzate, se non con contestuale ricostituzione di piantagione, in area stessa o contigua, o per realizzare opera pubblica. Gli alberi di pregio di dimensione rilevante sono comunque conservati.

Si evidenzia a tal proposito che l'Accordo di Programma approvato con Decreto n. 0180/Pres del 18 dicembre 2020 ha avuto la finalità di localizzare l'opera di preminente interesse regionale con l'effetto di inserire il tracciato 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 (rif. art. 2 dell'AdP). In sede di VAS dell'Accordo di Programma è stata valutata la coerenza con il Piano Paesaggistico Regionale approvato precedentemente all'accordo e pertanto si ritengono appropriate le misure previste nello SIA.

Come si osserva in figura 4 il progetto prevede per la bretella di Campoformido Acquisizione di aree a prato magro in buone / ottime condizioni ecologiche e gestione conservativa a favore di Enti competenti, aree di trapianto di zolle di prato e gestione conservativa a favore di Enti competenti, miglioramento della vegetazione esistente.

La Proponente Direzione si confronterà con il Servizio Biodiversità della Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche al fine di ottimizzare le proposte di mitigazione e compensazione previste.

7 (rif. punto 5 pag. 2). Gli interventi dovranno minimizzare la riduzione di superfici di prato stabile, analizzando alternative progettuali anche per brevi tratti a livello locale, che prevedano modifiche al percorso o alla tecnica di realizzazione della strada, tenendo conto anche delle osservazioni del prof. Carlo Bressan con nota trasmessa in data 08.06.2022 prevedendo di:

- a. concordare gli interventi compensativi con il Servizio biodiversità;
- b. definire nel dettaglio, riportandole su idoneo supporto cartografico, la tipologia e la localizzazione dei diversi interventi compensativi e delle relative modalità di intervento (trapianto zolle, semina, gestione prati esistenti ecc);
- c. analizzare i possibili rischi di non attecchimento dei ripristini e individuare le possibili modalità di manutenzione/gestione che garantiscano la riuscita degli interventi;

Il tema viene considerato anche nell'osservazione prot. 71589 del 08/06/2022 proposta dal prof. Bressan. Per i punti a e b si richiama quanto esposto al punto 6 precedente.

Relativamente al punto c si ritiene che al fine di minimizzare i rischi debba essere predisposto un corretto piano di manutenzione e delle cure colturali. Il piano potrà essere prodotto in sede di progettazione esecutiva e sottoposto al servizio biodiversità per l'approvazione.

8 (rif. punto 6 pag. 2). Quantificare in specifica tabella, distinguendo tra le diverse tipologie vegetazionali, le superfici magredili e quelle riconducibili ad altre tipologie prative che verranno interferite, ripristinate e gestite;

Si prende atto di quanto richiesto.

9 (rif. punto 7 pag. 2). Analizzare ulteriormente ed approfondire gli aspetti relativi alla connettività ecologica, alla frammentazione ecologica derivante dal progetto e ai passaggi faunistici realizzati in funzione della connettività, prendendo in considerazione in particolare i seguenti punti:

- a. sviluppare l'analisi della rete ecologica locale ai sensi del Piano paesaggistico regionale prendendo a riferimento quanto indicato nell'Allegato 71 della DGR 771/2018;
- b. analizzare i potenziali impatti derivanti dallo spostamento dei prati stabili in relazione alle specie faunistiche che vi gravitano, in particolare in termini di possibilità di raggiungere e sfruttare i nuovi siti con i connessi potenziali rischi di impatto dovuti allo spostamento (ad es per gli insetti impollinatori);
- c. esplicitare quali analisi e considerazioni hanno portato a definire, nei diversi tratti stradali, l'ubicazione dei passaggi faunistici, il loro numero e densità, la tipologia costruttiva (sovrappassi, sottopassi fauna grandi dimensioni e piccole dimensioni, anfibi) così come riportati nella Tavola delle Mitigazioni ambientali e sulla base di quali analisi e considerazioni i passaggi previsti siano ritenuti sufficienti a garantire la connettività ecologica;
- d. verificare la fattibilità tecnica di aumentare o, in ogni caso, ottimizzare la posizione dei sottopassi o sovrappassi faunistici in relazione alle aree a verde individuate ai fini mitigativi, al fine di massimizzare l'effetto di trasparenza in corrispondenza delle aree dedicate alla vegetazione/fauna;
- e. presentare ulteriori valutazioni relative alla compatibilità del sovrappasso faunistico con la funzione di passaggio per i mezzi agricoli e chiarire il fatto che solo uno dei sovrappassi e sottopassi agricoli previsti venga realizzato con le caratteristiche idonee ad essere sfruttato anche per il passaggio della fauna. Verificare la fattibilità tecnica di allargamento del sovrappasso faunistico con possibile concentrazione del passaggio faunistico su un unico lato del sovrappasso;
- f. in corrispondenza della strada comunale Orgnano-Carpeneto, dove viene segnalata un'area di passaggio degli anfibi, prevedere specifici sottopassi per anfibi ottimizzando la connessione tra le siepi mitigative poste sul lato Sud della strada con le zone naturali a Nord della medesima o individuare altre misure mitigative quali ad esempio la realizzazione di zone umide idonee per la riproduzione degli anfibi, ubicandole in siti che possono essere raggiunti senza che sia necessario l'attraversamento dell'infrastruttura;

Quanto riportato trova riscontro anche nella nota del servizio Biodiversità regionale e del Prof. Bressan già citato. Il Servizio Valutazioni ambientali riprende alcuni aspetti della nota del Servizio biodiversità e del prof. Bressan e li rielabora.

Si evidenzia in particolare il punto 7.a che richiede di sviluppare l'analisi della rete ecologica locale ai sensi del Piano Paesaggistico Regionale. Tuttavia, in base all'art. 43 c. 6 delle NT:

La rete ecologica locale (REL) è individuata dagli strumenti di pianificazione urbanistica generale con le metodologie di cui al "Vademecum Rete Ecologica Locale", in coerenza con gli indirizzi e direttive indicati nelle schede di ambito di paesaggio, nonché le strategie di progetto di cui al comma 5, ed esprime le scelte dell'ente territoriale.

Pertanto la richiesta risultava pertinente e significativa a livello di VAS e non a livello di VIA: non può essere analizzata nell'ambito del singolo progetto ma deve essere valutata e verificata all'interno degli strumenti di pianificazione, e delle scale conseguenti, citati dall'art. suddetto.

Relativamente ai potenziali impatti degli spostamenti dei prati stabili, si ricorda che la Legge Regionale 29.04.2005, n. 9 e successive modifiche ed integrazioni (Norme regionali per la tutela dei prati stabili naturali) ammette la richiesta di riduzione in deroga di superfici a prato stabile naturale.

Si ritiene di produrre le integrazioni richieste sulla scorta di un confronto con il Servizio Biodiversità della Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche al fine di ottimizzare le proposte di mitigazione e compensazione previste e al fine di valutare l'opportunità di prevedere un eventuale monitoraggio degli insetti impollinatori ante e post operam al fine di garantirne la popolazione vitale.

Per quanto riguarda i punti d, e ed f si evidenzia quanto segue: la scelta dei punti ove inserire i passaggi faunistici ha avuto come obiettivo principale quello di garantire la massimizzazione della permeabilità dell'infrastruttura pur considerando le esigenze tecniche della stessa.

Le larghezze dei sottopassi e sovrappassi agricoli (6,00 m.), data la modalità di utilizzo degli stessi ed in particolare la scarsa probabilità di utilizzo contemporaneo del mezzo agricolo e della fauna, non richiedono ulteriori allargamenti; tuttavia, in fase di adeguamento del progetto definitivo si valuterà una diversa articolazione degli spazi di passaggio e la fattibilità del passaggio per gli anfibi in corrispondenza della strada comunale Orgnano-Carpeneto, considerato che l'inserimento di passaggi protetti e schermati mediante parapetti opachi, oltre a rete metallica con maglia larga in alto e maglia molto stretta nella parte bassa sono previsti per gli interventi tipo 2, mentre gli "inviti" mediante recinzione e il percorso di avvicinamento strutturato mediante siepi opportunamente posizionate sono già previsti per gli interventi tipo 3 e 4 (cfr. cap. 8.3 della relazione dello SIA).

10 (rif. punto 8 pag. 3). Fornire una planimetria indicante tutti i tratti stradali di progetto serviti da rete di raccolta delle acque meteoriche di piattaforma e, sulla stessa planimetria indicare puntualmente tutti i punti di trattamento e di scarico delle acque. In relazione a tale documento, il proponente dovrà presentare analisi e ulteriori valutazioni relativamente al sistema di raccolta delle acque meteoriche in relazione al potenziale sfruttamento da parte della fauna ed in particolare:

a. specificare se alcune delle opere previste possano costituire un rischio o una trappola per alcune specie (in particolare anfibi e micromammiferi);

b. dettagliare maggiormente la realizzazione dei bacini di dispersione delle acque specificando i potenziali vantaggi in termini faunistici derivanti dalla loro prevista ubicazione e analizzando l'idonea composizione floristica da utilizzare nell'area prativa centrale dei bacini in funzione della presenza di acqua e del grado di imbibizione del terreno;

In questa fase è stato predisposto il Quaderno Programma modifiche e integrazioni all'"Aggiornamento Progetto Definitivo dd.14.12.2006" a cui si rimanda. Si evidenzia che al capitolo 4 schede tecniche viene trattata la tematica dell'idraulica ed in particolare l'adeguamento tipologico del sistema di raccolta, trattamento, laminazione e rilascio delle acque meteoriche di dilavamento della sede stradale in accordo con quanto disposto dal "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" e dalle Norme di attuazione del "Piano Regionale di Tutela delle Acque" approvato il 20 marzo 2018 con Decreto del Presidente della Regione n. 074.

All'interno degli elaborati grafici allegati allo SIA viene riportato il progetto idraulico che verrà recepito in sede di adeguamento del progetto a valle della procedura VIA.

11 (rif. punto 9 pag. 3). Relativamente alla starna (Perdix perdix), presente nella zona di intervento, approfondire i potenziali impatti derivanti dalla riduzione e frammentazione di habitat idonei, e individuare e descrivere eventuali specifiche misure di mitigazione;

La Proponente Direzione, come già evidenziato al punto 7, presenterà integrazioni sulla base del confronto con il Servizio Biodiversità della Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche al fine di ottimizzare le

proposte di mitigazione e compensazione previste ed al fine di valutare l'opportunità di prevedere un eventuale monitoraggio della starna ante e post operam al fine di garantirne la popolazione vitale.

12 (rif. punto 10 pag. 3). *Approfondire le modalità di manutenzione/gestione degli interventi di ripristino vegetazionale e delle opere a verde nella fase di esercizio, tenendo conto anche del mantenimento in efficienza di sottopassi, sovrappassi faunistici e dei bacini di dispersione delle acque;*

In sede di progettazione esecutive si predisporrà il piano di manutenzione – cure colturali delle opere a verde, eventualmente da condividere con il servizio biodiversità.

13 (rif. punto 11 pag. 3). *Relativamente alla fase di cantiere localizzare a livello cartografico le aree di cantiere e di deposito temporaneo e approfondire le modalità di intervento e le misure di mitigazione finalizzate a limitare le potenziali incidenze nei confronti di habitat e specie di interesse comunitario;*

L'elaborato 1207U0101000 riporta le aree di occupazione temporanea e permanente.

Le aree di cantiere saranno previste entro dette superfici.

14 (rif. punto 12 pag. 3). *Specificare ulteriormente le modalità di eliminazione/contenimento delle specie infestanti ed aliene invasive tenendo conto anche di quanto indicato dal Servizio biodiversità nella nota prot. 41714 del 7 giugno 2022 disponibile al link:*

<https://lexview-int.regione.fvg.it/serviziovia/Dettaglio.asp?IDDOM=36538>, specificando meglio le modalità di utilizzo dei diserbanti, valutandone eventuali effetti sia da un punto di vista floristico vegetazionale che sulle acque di falda e superficiali, e indicando modalità alternative di contenimento delle specie infestanti;

Tale aspetto potrà essere concordato con il servizio biodiversità

15 (rif. punto 13 pag. 3). *Approfondire le tematiche trattate e verificare la fattibilità di recepire quanto indicato dai seguenti pareri disponibili al link:*

<https://lexview-int.regione.fvg.it/serviziovia/Dettaglio.asp?IDDOM=36538>

a. ETPI del FVG con nota prot. 2095 di data 7 giugno 2022;

L'Ente ritiene che la realizzazione del progetto non comporti impatti negativi significativi su fauna ittica e ambiente acquatico, purchè vengano rispettate le seguenti prescrizioni:

- Gli interventi sui tratti artificiali siano effettuati preferibilmente in un periodo di asciutta già programmata (da parte del Consorzio di Bonifica) o in alternativa realizzando dei bypass, interferendo il minimo possibile con il deflusso idrico;
- siano adottate soluzioni per ridurre la torbidità (es. compattazione del fondo del by - pass, qualora realizzato con materiale fine, affinché non sia facilmente erodibile);
- nell'area di cantiere devono essere presenti presidi idonei ad impedire in tempi rapidi l'inquinamento di suolo e/o acque, dovuto a perdite di fluidi dagli automezzi;
- nel caso di asciutte artificiali, di lavori in alveo, di manovre idrauliche che riducono in modo anomalo la portata, il livello o l'estensione delle acque o ne modificano il percorso, il soggetto esecutore di tali operazioni dovrà adempiere a quanto previsto dall'art. 40 della LR 42/2017.

Detto articolo evidenzia quanto segue:

Art. 40

(Recupero della fauna ittica in caso di asciutte artificiali e lavori in alveo)

1. Nel caso di esecuzione di asciutte artificiali, di lavori in alveo, di manovre idrauliche che riducono in modo anomalo la portata, il livello o l'estensione delle acque o ne modificano il percorso, il soggetto esecutore ne dà comunicazione scritta all'ETPI, almeno cinque giorni prima dell'esecuzione, salvo termini più brevi determinati da motivate ragioni di urgenza.
2. Nel caso in cui l'ETPI verifichi che, a seguito delle operazioni di cui al comma 1, non sarebbero garantite le condizioni necessarie alla conservazione della fauna ittica in relazione al periodo dell'anno, al contesto ambientale e alle specie ittiche presenti, con provvedimento del Direttore generale dell'Ente:
 - a) viene prescritto il differimento delle operazioni di cui al comma 1 per il tempo strettamente necessario alla salvaguardia della fauna ittica;
 - b) viene prescritto il recupero della fauna ittica a opera del soggetto esecutore e la consegna al personale dell'Ente individuando le tempistiche e le modalità;
 - c) viene imputato il pagamento a favore dell'ETPI dei costi per la selezione e il trasporto della fauna ittica recuperata nelle acque di destinazione, secondo le modalità e nell'entità definite dall'Ente medesimo.
3. Durante le attività di recupero della fauna ittica ai sensi del comma 2, lettera b), l'elettroscandaglio può essere utilizzato esclusivamente da quanti hanno superato il corso di cui all'articolo 31, comma 4.

Tale aspetto integra le opere di mitigazione e compensazione.

b. ARPA del FVG - nota prot. 17595 di data 10 giugno 2022;

Oltre a quanto riportato precedentemente, si evidenzia quanto segue.

L'analisi del *cumulo con gli effetti derivanti da altri progetti* e l'analisi degli impatti sulla viabilità secondaria sono state effettuate a livello di VAS applicata all'accordo di programma, che aveva come obiettivo la localizzazione dell'infrastruttura nel territorio.

L'analisi degli impatti sulla viabilità secondaria è stata effettuata in particolare attraverso l'analisi di prossimità che ha analizzato l'impatto sui singoli residenti. L'analisi è stata allegata all'accordo di programma approvato. Pertanto si ritiene che le richieste di ARPA ai punti 3-4-7 siano state già soddisfatte in quella sede.

L'Analisi di prossimità ha stimato l'esposizione all'inquinamento degli abitanti di un'area più ampia (Area 2) e fino a 176.000 abitanti e un'area (Area 1) fino a 133.000 residenti, inquinamento valutato sulla base della riorganizzazione della circolazione a seguito della realizzazione della tg sud Udine. Essa è basata sull'anagrafe sanitaria dei residenti georiferita e stima l'esposizione *di ogni residente* nelle aree sopra definite in base a raggi progressivamente crescenti di distanza dalla tg sud e prende in considerazione con pesi differenti tutte le fonti d'inquinamento, cioè tutte le altre infrastrutture presenti nel raggio suddetto.

Pertanto si ritiene che la richiesta dell'ARPA trova già risposta, la più articolata e approfondita possibile, nell'Analisi di prossimità allegata all'AdP. La stessa Analisi individua quegli elementi puntuali che saranno esposti ad un aumento dell'esposizione al rumore e prescrive il monitoraggio degli stessi e l'individuazione di misure di mitigazione e contenimento, recepite nell'AdP con la previsione di ulteriori interventi, anche infrastrutturali, se l'aumento che si dovesse riscontrare lo rendesse necessario. Queste evidenze dell'Analisi costituiscono un indirizzo già per l'aggiornamento del progetto.

Si evidenzia il fatto che il D. Lgs. 152/2006 fa proprio il principio di non duplicazione delle valutazioni (rif art. 7 c.1) e l'art. 22 c. 5 lett.a) stabilisce:

5. Per garantire la completezza e la qualità dello studio di impatto ambientale e degli altri elaborati necessari per l'espletamento della fase di valutazione, il proponente:

a) tiene conto delle conoscenze e dei metodi di valutazione disponibili derivanti da altre valutazioni pertinenti effettuate in conformità della legislazione europea, nazionale o regionale, anche al fine di evitare duplicazioni di valutazioni;

Le opere di mitigazione e compensazione saranno previste sulla scorta del confronto con il servizio biodiversità.

Gli adempimenti necessari previsti per le terre e rocce da scavo verranno effettuati come previsto dalla normativa vigente.

Relativamente alle richieste inerenti i contenuti del Piano di Monitoraggio Ambientale si ritiene opportuno che lo stesso avvenga a valle dell'adeguamento del progetto a quanto riportato nel Quaderno Programma.

c. Consorzio di bonifica pianura friulana con nota prot. 5507 di data 10 giugno 2022;

Le indicazioni fornite dal Consorzio integrano le opere di mitigazione e compensazione previste.

16 (rif. punto 14 pag. 3). *Adeguare gli elaborati progettuali al Piano di gestione del rischio alluvioni (PRGA) pubblicato sulla G.U. n. 29 del 4 febbraio 2022;*

L'adeguamento verrà effettuato nel rispetto della normativa vigente, in fase successiva.

17 (rif. punto 15 pag. 3) *Riguardo le cave di prestito autorizzate indicate nel SIA, aggiornare i dati riguardo alle volumetrie disponibili e rivedere le stime d'impatto determinato dal traffico indotto;*

Tale aspetto riprende la nota della Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile - servizio geologia prot. 32810 del 08/06/2022 (non citata nel parere). I dati riportati nel parere del servizio geologia possono essere integrati ed utilizzati in sede realizzativa.

18 (rif. punto 16 pag. 3). *Inviare gli shape-files georeferenziati dei tracciati di progetto della nuova infrastruttura, delle opere connesse di allacciamento alla rete viaria esistente e delle opere mitigative.*

Gli shape – files sono stati inviati al MITE in sede di presentazione dell'istanza.

In riferimento alle osservazioni pervenute dal pubblico si riportano nella seguente tabella la sintesi dell'osservazione e le relative controdeduzioni:

(Cognome e nome - denominazione)	Soggetti (Cognome e nome rappresentante)	data		Rif.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni
		stesura	pubblicazione			
	Osservazione n. 1					
				1	Osserva che la procedura di V.I.A. non risulta essere stata pubblicizzata in maniera adeguata dai proponenti e non risulta essere stato pubblicato avviso in quotidiani locali né in siti web istituzionali o negli albi pretori/avvisi dei Comuni interessati.	L'avvio della procedura è avvenuto nel rispetto dell'art. 23 comma 4 del D.Lgs. 152/2006 s.m.l., secondo quanto previsto dalle "indicazioni operative per la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale", con la pubblicazione nel Portale delle Valutazioni Ambientali del sito web del M.I.T.E. in data 29/03/2022.
				1.A	Fa presente che non è stato presentato il progetto con opportuni incontri pubblici richiama il DPCM 76/2018.	Il progetto è stato più volte oggetto di presentazione in sedi istituzionali (Comuni); il richiamo alla disciplina del DPCM 76/2018 non è appropriato in quanto l'opera non è riconducibile né per tipologia né per soglia dimensionale a quelle richiamate nell'Allegato 1 del Decreto citato.
				1.B	Segnala che gran parte della documentazione presentata (progetto definitivo) è a firma, nel cartiglio, da parte del deceduto direttore operativo dott. Ing. Enrico Razzini e che, inoltre, su ogni elaborato risulterebbe mancante il nominativo del RUP. Si chiede se a tal riguardo L.241/1990 la presentazione di una VIA nazionale può essere presa in considerazione.	L'osservazione risulta superata dall'esito positivo della verifica amministrativa sulla documentazione presentata da parte della DVA. Nello specifico: - la documentazione di progetto è stata firmata digitalmente dai progettisti, mentre l'ing. Razzini non risulta come progettista firmatario del progetto, bensì come Direttore dell'Area Operativa all'atto dell'emissione degli elaborati; - la documentazione relativa al S.I.A. è stata firmata digitalmente dai progettisti e dall'ing. Pella in qualità di Capo Commissari.
				2	Osservazione generale e generica nella prima parte. Fa riferimento alle richieste di comitati e cittadini per "la realizzazione di una infrastruttura in trincea nei pressi della frazione di Basagliapenta o di traslarà più a Sud nei pressi degli abitati di Basagliapenta e Campofornido allontanandola il più possibile dalle abitazioni ed orti".	La realizzazione in trincea del tratto comporta criticità idrauliche a livello realizzativo e manutentivo, maggiore consumo di suolo. Lo spostamento più a valle comporta un allungamento del tracciato stradale con conseguente maggiore consumo di suolo e frammentazione del territorio. Cfr. quanto riportato nella risposta all'osservazione 2.A
				2.A	Chiede la realizzazione del tracciato in trincea o almeno di allontanarlo il più possibile dalle abitazioni ed orti di Basagliapenta: a riguardo chiede se sia stata presa in considerazione il maggior inquinamento provocato dalla pendenza delle rampe. Segnala la necessità di prolungare le barriere fono-assorbenti con l'inserimento di ulteriori schermature vegetali in prossimità delle abitazioni limitrofe e si ritiene che quelle inserite siano solo ornamentali e poco efficienti in relazione anche al fortissimo impatto visivo del viadotto. Dal punto di vista paesaggistico segnala che nell'elaborato 120750500003 (ndr- trattasi dell'elaborato 120750100003 - Relazione) a pag.44 si afferma che "...un abbassamento del livello di impatto potrebbe essere ottenuto sostituendo il sovrappasso per la comunale Basagliapenta - Nespolo con un sottopasso".	La realizzazione di una soluzione in rilevato per le opere n. 1 e n. 4 consente di ridurre notevolmente le aree interessate all'esproprio e all'occupazione temporanea in fase da cantiere (si passa da 30 metri di larghezza di occupazione l'intersezione di Basagliapenta in rilevato a una larghezza minima da 45 m. e massima da 75 m. per l'intersezione in trincea di Campofornido). Inoltre la realizzazione di una trincea presenta alcune criticità non trascurabili dal punto di vista idraulico non solo relativamente alla costruzione, ma soprattutto per gli aspetti manutentivi e di esercizio dell'infrastruttura, tenendo conto che, nell'ipotesi di realizzare la rotatoria di svincolo a quota di poco superiore al piano campagna, la quota stradale dell'asse principale sarebbe posta a -7 m. dal piano campagna; per l'opera n. 4, inoltre, nella Tabella di sintesi contenuta nell'elaborato dello S.I.A. 120750100003 -Relazione, tra le motivazioni che hanno portato alla scelta del cavalcavia invece del sottopasso è stata evidenziata l'interferenza con il canale San Vito. Per quanto riguarda il presunto maggior inquinamento dovuto alla presenza delle rampe, si fa notare che l'impatto della soluzione alternativa sarebbe pressoché identico (se non addirittura peggiorativo) tenendo conto della necessità di realizzare la rampa di raccordo del tratto in trincea con la S.S. 13 con pendenze superiori a quelle delle rampe in progetto. Per quanto riguarda le considerazioni sul dimensionamento e il posizionamento delle barriere acustiche si rimanda a quanto contenuto nell'elaborato dello S.I.A. 12075020101 - Relazione di aggiornamento delle verifiche acustiche. Per quanto riguarda le considerazioni sulle schermature vegetali si rimanda a quanto contenuto nell'elaborato dello S.I.A. 120750205001 - Carta degli interventi di mitigazione e di compensazione ambientale. Per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici, la richiesta di sostituzione del cavalcavia op. n. 4 con un sottopasso presente nell'elaborato 120750100003 - Relazione a pag. 44, estrapolata dalla Relazione paesaggistica allegata al Variante al PRG di Basiliano, non è stata sviluppata a livello di alternativa per le motivazioni sopra rappresentate e dettagliatamente descritte nella Tabella di sintesi contenuta nell'elaborato dello S.I.A. 120750100003 -Relazione.
				2.B	Richiede la possibilità di soluzioni alternative serie al previsto viadotto (Opera n.1), con una soluzione a raso della nuova viabilità con rotonda in trincea (cfr. l'esempio della rotatoria di Santa Caterina e sulla SR Cividale-Remanzacco in comune di Cividale del Friuli)	La realizzazione dell'asse a quota piano campagna e rotatoria in trincea presenta le medesime criticità evidenziate al punto 2.A
				2.C	Sottolinea che le proposte alternative inserite solamente a seguito di considerazioni espresse in sede di VAS, come riportato nella relazione 120750600000 "Al fine di rappresentare graficamente l'alternativa si è fatto riferimento alle osservazioni emerse nella fase partecipativa della VAS. " e che sono state sempre prese in considerazione, rappresentano soluzioni impattanti e peggiorative nei confronti della salute della popolazione. Richiede la presentazione di soluzioni più migliorative.	Nell'alternativa 1 come richiesto dal Rapporto Ambientale dell'Accordo di Programma: per la rappresentazione grafica dell'alternativa si è fatto riferimento al contenuto delle osservazioni presentate nella fase partecipativa della VAS, valutandone gli effetti ambientali sulle specifiche componenti. In particolare dall'analisi condotta sono stati evidenziati gli effetti negativi per tutti i fattori presi in considerazione, confermando dettagliatamente approfonditi nella Relazione precedente citata, confermando nella sostanza le valutazioni contenute nell'osservazione.
				2.D	Ricorda che nello spazio di 8 Km da Nord a Sud nel contesto più ampio interessato insistono già ben 6 (sei) sedi stradali; fa riferimento alla proposta dell'ex Sindaco di Basiliano (D' Antonio), ove in luogo della tangenziale Sud si potrebbe migliorare la viabilità sulla Ferrata in SP95SR UD 95 con opportuni interventi ponendo in sicurezza la stessa consentendo l'innesto sull'esistente rotonda di Zompicchia per il traffico proveniente dai Pordenonese e viceversa, solamente con un modesto allungamento del tragitto di percorrenza dei mezzi.	La tangenziale Sud di Udine costituisce di fatto l'unica alternativa alla S.S. 13 per l'accesso alla città di Udine e al sistema autostradale: tale compito non può essere svolto trasferendo il traffico sulle sedi stradali citate per le loro specifiche caratteristiche geometriche e funzionali; anche l'eventuale potenziamento della SR95 nel tratto Flambro - Sciamonico comporterebbe un raddoppio della percorrenza e del relativi tempi per i mezzi provenienti/diretti da Pordenone e diretti/provenienti da Udine rispetto all'utilizzo della SS 13, mantenendo nel contempo invariate le attuali criticità presenti sulla SS 13 nel tratto compreso tra Basiliano e Udine.
				3	Lamentata che nello Studio non siano stati presi in seria considerazione i frazionamento degli appezzamenti agricoli e le difficoltà di accesso ai fondi. Mette in evidenza che, come da quanto riportato nell' elabo. 120750400001, è prevista l'eliminazione di oltre 34.600 mq di prati stabili. Segnala che nel regolamento di Polizia rurale approvato nel Consiglio Comunale di Basiliano è riportato che non si	La tenacità del laminato spezzettato e frazionamento dei fondi a seguito della realizzazione dell'asse stradale sarà oggetto di uno specifico approfondimento nella successiva fase espropriativa (art. 16 D.P.R. 327/2001 s.m.l.). Per quanto riguarda

Gianpiero BUZZOLO

	<p>possono modificare, spostare ed eliminare i geli assieme anche ai fossati "sfiersi" per la raccolta delle acque meteoriche e chiede come mai questo aspetto non sia stato analizzato nello Studio.</p>	<p>Segnala che nell'aggiornamento della relazione paesaggistica è sparita la valutazione riguardante la realizzazione del Viadotto (Opera n.1) dove era riportato e si cita "avrà un'influenza importante ed elevata nel contesto della frazione di Basagliapenta e del paesaggio rurale ora presente - pag.15 dell'elaborato "Basigliano_D0500_Relazione paesaggio ALLEGATO 4.7" e che connotazione si può trovare espressione di parere negativo alla scelta progettuale anche a pag.43 della Relazione 120750500003 "La vicinanza, la disposizione, l'altezza delle opere, nonché la loro distanza limitata dai centri abitati creano una situazione di criticità sotto l'aspetto dell'impatto visivo del 1° piano Le opere così inserite diventano degli elementi emergenti dissonanti nel contesto ambientale circostante ... tenendo conto che l'edificato di Basagliapenta è costituito da tipologie tradizionali poco elevate."</p>	<p>l'accesso ai fondi il progetto prevede una doppia viabilità di accesso in affiancamento all'asse stradale, interconnessa mediante 5 sottopassi agricoli e 1 sottopasso ciclabile. Per quanto riguarda la presunta eliminazione di oltre 54600 mq di prati stabili, nell'elab. 120750400001 citato si prevede l'intervento compensativo previsto dall'art. 5 della L.R. 9/2005 consistente nel ripristino a prato di una superficie almeno pari a quella per cui è richiesta la riduzione, così come riportato nella tavola grafica allegata all'elaborato in oggetto, a cui si rimanda per maggiori dettagli.</p>
4	<p>Segnala che nell'aggiornamento della relazione paesaggistica è sparita la valutazione riguardante la realizzazione del Viadotto (Opera n.1) dove era riportato e si cita "avrà un'influenza importante ed elevata nel contesto della frazione di Basagliapenta e del paesaggio rurale ora presente - pag.15 dell'elaborato "Basigliano_D0500_Relazione paesaggio ALLEGATO 4.7" e che connotazione si può trovare espressione di parere negativo alla scelta progettuale anche a pag.43 della Relazione 120750500003 "La vicinanza, la disposizione, l'altezza delle opere, nonché la loro distanza limitata dai centri abitati creano una situazione di criticità sotto l'aspetto dell'impatto visivo del 1° piano Le opere così inserite diventano degli elementi emergenti dissonanti nel contesto ambientale circostante ... tenendo conto che l'edificato di Basagliapenta è costituito da tipologie tradizionali poco elevate."</p>	<p>Il paragrafo 5.7 - Paesaggio e beni culturali del citato elaborato 120750100003 (anziché 120750500003), nella parte riguardante il tratto compreso tra le sezioni 1 e 60 (pag. 171 di 218), non esprime un parere negativo sull'opera, bensì le indicazioni per la mitigazione visiva degli impatti.</p>	<p>Il paragrafo 5.7 - Paesaggio e beni culturali del citato elaborato 120750100003 (anziché 120750500003), nella parte riguardante il tratto compreso tra le sezioni 1 e 60 (pag. 171 di 218), non esprime un parere negativo sull'opera, bensì le indicazioni per la mitigazione visiva degli impatti.</p>
4.A	<p>Chiede la sostituzione del soprappasso con un sottopasso, anche per motivazioni socio-economiche (difficoltà per la popolazione anziana); ribadisce che la presenza di un modesto canale irriguo a scorrimento artificiale di proprietà del Consorzio di Bonifica Pianura Friulana (ex Consorzio Leda Tagliamento), con opportuni sifoni e conbamenti (canna armata), non rappresenta di sicuro un ostacolo tecnico operativo.</p>	<p>Chiede la sostituzione del soprappasso con un sottopasso, anche per motivazioni socio-economiche (difficoltà per la popolazione anziana); ribadisce che la presenza di un modesto canale irriguo a scorrimento artificiale di proprietà del Consorzio di Bonifica Pianura Friulana (ex Consorzio Leda Tagliamento), con opportuni sifoni e conbamenti (canna armata), non rappresenta di sicuro un ostacolo tecnico operativo.</p>	<p>2.A.: per quanto riguarda il canale irriguo interferente (canale San Vito), ogni eventuale proposta di modifica/aggiornamento alla soluzione di progetto (precedentemente concordata e confermata nel Progetto Definitivo oggetto di V.I.A.) dovrà essere sottoposta all'Ente Gestore in sede di Conferenza dei Servizi sul Progetto Definitivo stesso.</p>
4.B	<p>Osserva che nella relazione paesaggistica non sono presenti fotomodellazioni, fotoinserimenti, rendering o altro che evidenzino la situazione di criticità di impatto visivo dell'opera. Tale inserimento risulta essere essenziale per la verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi ai sensi dell'art. 146 del D.lgs.42 del 22/01/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e successive modifiche ed integrazioni.</p>	<p>Osserva che nella relazione paesaggistica non sono presenti fotomodellazioni, fotoinserimenti, rendering o altro che evidenzino la situazione di criticità di impatto visivo dell'opera. Tale inserimento risulta essere essenziale per la verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi ai sensi dell'art. 146 del D.lgs.42 del 22/01/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e successive modifiche ed integrazioni.</p>	<p>Sulla relazione paesaggistica si farà riferimento ai pareri emessi dagli enti competenti</p>
4.C	<p>Ricorda inoltre l'obbligo previsto dai D.M. 312/2021 che aggiorna il D.M. 560/2017 di recepimento delle linee guida ed adempimenti dei decreti BIM con le UNI 11337, UNIENISO19650 che prevedono l'obbligo di realizzazioni del progetto in BIM e in 3D.</p>	<p>Ricorda inoltre l'obbligo previsto dai D.M. 312/2021 che aggiorna il D.M. 560/2017 di recepimento delle linee guida ed adempimenti dei decreti BIM con le UNI 11337, UNIENISO19650 che prevedono l'obbligo di realizzazioni del progetto in BIM e in 3D.</p>	<p>In sede di recepimento delle prescrizioni/raccomandazioni a valle della procedura di V.I.A. si procederà alla revisione del Progetto Definitivo mediante la metodologia BIM.</p>
5	<p>Sottolinea l'immediata vicinanza dell'Aereo Base Militare di Rivolto e la mancanza di pareri per le opere fuori terra inoltrati o espressi al Ministero della Difesa di cui al Deer. 19/12/2012 n°258 (G.U. 14/03/2013 n°38) rientrando i manufatti vicini in conto di volo in essere e di manovre di atterraggio e decollo dei mezzi militari. si esprime la preoccupazione che l'intervento previsto interferisca con l'attività di aeronavigazione la quale ai fini della sicurezza dei voli a bassa quota impone obblighi di tipo verticale (max.15mt) e di tipo orizzontale (max.1.5mt) dal piano campagna come riferito nella circolare dello Stato Maggiore Difesa n° 146/39/44/22 in data 09/08/2000.</p>	<p>Sottolinea l'immediata vicinanza dell'Aereo Base Militare di Rivolto e la mancanza di pareri per le opere fuori terra inoltrati o espressi al Ministero della Difesa di cui al Deer. 19/12/2012 n°258 (G.U. 14/03/2013 n°38) rientrando i manufatti vicini in conto di volo in essere e di manovre di atterraggio e decollo dei mezzi militari. si esprime la preoccupazione che l'intervento previsto interferisca con l'attività di aeronavigazione la quale ai fini della sicurezza dei voli a bassa quota impone obblighi di tipo verticale (max.15mt) e di tipo orizzontale (max.1.5mt) dal piano campagna come riferito nella circolare dello Stato Maggiore Difesa n° 146/39/44/22 in data 09/08/2000.</p>	<p>Il tema sarà trattato a valle del Decreto V.I.A. in sede di Conferenza dei Servizi sul Progetto Definitivo stesso.</p>
5.A	<p>Ritiene che nel progetto non sono state prese in considerazione nemmeno le manovre di atterraggio della Pattuglia Acrobatica Italiana che abitualmente scarica durante i vari sorvoli i fumogeni dalle code dei jet, i quali andrebbero a finire proprio sull'intero nuovo tracciato stradale, mentre durante gli atterraggi notturni i fari dei jet militari utilizzati per illuminare la pista di atterraggio potrebbe accareare gli utenti che percorrono la nuova strada</p>	<p>Ritiene che nel progetto non sono state prese in considerazione nemmeno le manovre di atterraggio della Pattuglia Acrobatica Italiana che abitualmente scarica durante i vari sorvoli i fumogeni dalle code dei jet, i quali andrebbero a finire proprio sull'intero nuovo tracciato stradale, mentre durante gli atterraggi notturni i fari dei jet militari utilizzati per illuminare la pista di atterraggio potrebbe accareare gli utenti che percorrono la nuova strada</p>	<p>Il tema sarà trattato a valle del Decreto V.I.A. in sede di Conferenza dei Servizi sul Progetto Definitivo stesso.</p>
5.B	<p>Fa notare che le nuove opere di mitigazione acustica e alberi di alto fusto per la mitigazione ambientale comporterebbero lo spostamento dell'avifauna con creazione di nuovi percorsi e flussi ecologici degli uccelli migratori e locali (nord-sud) che provocherebbero fenomeni di wildlife and bird strike con possibili rischi per gli aeromobili e le abitazioni; pone in dubbio il mantenimento delle procedure per l'atterraggio di emergenza. Sottolinea che una possibile futura modifica del cono di volo in conseguenza della realizzazione della Tangenziale Sud potrebbe provocare un aggravio delle condizioni acustiche su tutto l'abitato di Basagliapenta, Nespolo e Villacaccia.</p>	<p>Fa notare che le nuove opere di mitigazione acustica e alberi di alto fusto per la mitigazione ambientale comporterebbero lo spostamento dell'avifauna con creazione di nuovi percorsi e flussi ecologici degli uccelli migratori e locali (nord-sud) che provocherebbero fenomeni di wildlife and bird strike con possibili rischi per gli aeromobili e le abitazioni; pone in dubbio il mantenimento delle procedure per l'atterraggio di emergenza. Sottolinea che una possibile futura modifica del cono di volo in conseguenza della realizzazione della Tangenziale Sud potrebbe provocare un aggravio delle condizioni acustiche su tutto l'abitato di Basagliapenta, Nespolo e Villacaccia.</p>	<p>Il tema sarà trattato a valle del Decreto V.I.A. in sede di Conferenza dei Servizi sul Progetto Definitivo stesso.</p>
5.C	<p>Per quanto sopra detto ritiene che il progetto dell'opera infrastrutturale non sia conforme al "Piano di Rischio Aeroportuale" per la Base Militare di Rivolto e che tale aspetto non sia stato valutato per la Base Civile di Campofornido-Udine vista l'assenza di documentazione al riguardo</p>	<p>Per quanto sopra detto ritiene che il progetto dell'opera infrastrutturale non sia conforme al "Piano di Rischio Aeroportuale" per la Base Militare di Rivolto e che tale aspetto non sia stato valutato per la Base Civile di Campofornido-Udine vista l'assenza di documentazione al riguardo</p>	<p>Il Progetto è conforme con il "Piano di rischio aeroportuale" per la base civile di Campofornido, come risulta dalla Relazione e dalle Norme di attuazione disponibili sul sito del Comune di Campofornido.</p>
5.D	<p>Propone quindi di limitare l'estensione della tangenziale Sud nel tratto dopo l'abitato di Basagliapenta ovvero presso la SR che va a Bertolo bivio con Basiliano e non prima come previsto ora. Tale soluzione permetterebbe un risparmio del territorio, agricolo e paesaggistico, evitando la costruzione dell'Opera n.1 e Opera n.4</p>	<p>Propone quindi di limitare l'estensione della tangenziale Sud nel tratto dopo l'abitato di Basagliapenta ovvero presso la SR che va a Bertolo bivio con Basiliano e non prima come previsto ora. Tale soluzione permetterebbe un risparmio del territorio, agricolo e paesaggistico, evitando la costruzione dell'Opera n.1 e Opera n.4</p>	<p>Le motivazioni per limitare l'estensione dell'asse stradale appaiono non del tutto chiare e non del tutto coerenti con le richieste dei punti precedenti (interamento dell'asse in corrispondenza all'opera n. 1 ed eliminazione del cavalcavia op. n.4); la limitazione dell'estensione dell'intervento, infatti, ne pregiudicherebbe l'utilità e la funzione.</p>
6.A	<p>Sottolinea che nel decreto n°2000/B-Cod del Comandante della 1^{sa} Regione Aerea dell' Aeronautica Militare sono state decretate le servitù militari insistenti nelle pianure entassati con relativi vincoli. Dalle limitazioni indicate si evince che in Comune di Basiliano all'interno dell'Aereo Base Militare di Rivolto (di fronte al distributore Sia Fuel) è stato realizzato un nuovo radar in affiancamento a quello già esistente. A salvaguardia delle funzionalità dell'aeroporto pone fra le altre la seguente limitazione/servizio: "per l'area estesa con raggio 1000 mt non sono ammessi la costruzione di ostacoli di alcun genere che possano pregiudicare la funzionalità dell'impianto A.M. la cui altezza superi il valore di m. 58 (cinquantotto) s.l.m. (quota campagna), aumentata dell'0,83% della distanza che intercorre tra l'ostacolo considerato". In base a tali considerazioni sembrerebbero essere interferenti la costruzione del Viadotto (Opera n.1) o dei mezzi in movimento che potrebbero provocare nuovi disturbi elettromagnetici.</p>	<p>Sottolinea che nel decreto n°2000/B-Cod del Comandante della 1^{sa} Regione Aerea dell' Aeronautica Militare sono state decretate le servitù militari insistenti nelle pianure entassati con relativi vincoli. Dalle limitazioni indicate si evince che in Comune di Basiliano all'interno dell'Aereo Base Militare di Rivolto (di fronte al distributore Sia Fuel) è stato realizzato un nuovo radar in affiancamento a quello già esistente. A salvaguardia delle funzionalità dell'aeroporto pone fra le altre la seguente limitazione/servizio: "per l'area estesa con raggio 1000 mt non sono ammessi la costruzione di ostacoli di alcun genere che possano pregiudicare la funzionalità dell'impianto A.M. la cui altezza superi il valore di m. 58 (cinquantotto) s.l.m. (quota campagna), aumentata dell'0,83% della distanza che intercorre tra l'ostacolo considerato". In base a tali considerazioni sembrerebbero essere interferenti la costruzione del Viadotto (Opera n.1) o dei mezzi in movimento che potrebbero provocare nuovi disturbi elettromagnetici.</p>	<p>Il tema sarà trattato a valle del Decreto V.I.A. in sede di Conferenza dei Servizi sul Progetto Definitivo stesso.</p>
6.B	<p>Nella relazione 1207L0100000 ed elaborato 1207L0201400 vengono individuati i corpi illuminanti di progetto senza tener conto della L.R. 15/2007 sull'inquinamento luminoso per le abitazioni viene né su possibili interferenze luminose per gli aerei militari in fase di atterraggio notturno sulla pista militare vicina che potrebbero essere tratti in inganno o disturbati.</p>	<p>Nella relazione 1207L0100000 ed elaborato 1207L0201400 vengono individuati i corpi illuminanti di progetto senza tener conto della L.R. 15/2007 sull'inquinamento luminoso per le abitazioni viene né su possibili interferenze luminose per gli aerei militari in fase di atterraggio notturno sulla pista militare vicina che potrebbero essere tratti in inganno o disturbati.</p>	<p>Il tema sarà trattato a valle del Decreto V.I.A. in sede di Conferenza dei Servizi sul Progetto Definitivo stesso.</p>
7	<p>Richiede la stesura di asfalto a bassa emissione acustica e l'aumento della lunghezza dei pannelli fonoassorbenti.</p>	<p>Richiede la stesura di asfalto a bassa emissione acustica e l'aumento della lunghezza dei pannelli fonoassorbenti.</p>	<p>Il progetto prevede la posa in opera di asfalto drenante, con abbattimento del rumore da rotolamento. La lunghezza dei tratti in cui saranno installate le barriere fonoassorbenti/fono riflettori è stata individuata nell'ambito dello S.I.A., applicando le normative vigenti (si veda elab. 120750202101-Relazione acustica e i relativi elaborati grafici); le modifiche saranno introdotte in sede di aggiornamento del Progetto definitivo a valle dell'emissione del Provvedimento di V.I.A..</p>
8	<p>Fa notare che le misurazioni fonometriche sembrerebbero abbastanza alte per le abitazioni isolate limitrofe al paese e vicine alla campagna; afferma che i valori potrebbero essere legati alla mancanza di certificazioni valide sulle prestazioni degli strumenti impiegati (tarature presenti in relazione acustica 120750202101 risalenti al 2015 e al 2016). Manifesta preoccupazione sulla bontà delle misurazioni eseguite.</p>	<p>Fa notare che le misurazioni fonometriche sembrerebbero abbastanza alte per le abitazioni isolate limitrofe al paese e vicine alla campagna; afferma che i valori potrebbero essere legati alla mancanza di certificazioni valide sulle prestazioni degli strumenti impiegati (tarature presenti in relazione acustica 120750202101 risalenti al 2015 e al 2016). Manifesta preoccupazione sulla bontà delle misurazioni eseguite.</p>	<p>I certificati di taratura degli strumenti riportati nell'Annesso III all'Elaborato 120750202101 - Relazione acustica, a cui si rimanda per i dettagli, sono stati emessi in data 16.06.2020 e 15.07.2021.</p>
9	<p>Chiede di valutare l'opportunità di applicare recinzioni appropriate anche per i tratti non in trincea, al fine di evitare incidenti a causa degli attraversamenti di fauna selvatica.</p>	<p>Nella Relazione dello S.I.A. si suggerisce la recinzione dei tratti in trincea, considerati a maggior rischio, così come già previsto nel Progetto Definitivo. Sarà valutata in sede di adeguamento del progetto definitivo l'eventuale estensione della recinzione anche per i tratti non in trincea</p>	<p>Nella Relazione dello S.I.A. si suggerisce la recinzione dei tratti in trincea, considerati a maggior rischio, così come già previsto nel Progetto Definitivo. Sarà valutata in sede di adeguamento del progetto definitivo l'eventuale estensione della recinzione anche per i tratti non in trincea</p>
10	<p>Segnala che non è stato preso in considerazione il vincolo idraulico (Allegato 4) relativo al depuratore di Basagliapenta (linea nera tratteggiata nel PRGO) e che la viabilità di progetto interferisce con la presenza di sito archeologico in Comune di Basiliano detto</p>	<p>Segnala che non è stato preso in considerazione il vincolo idraulico (Allegato 4) relativo al depuratore di Basagliapenta (linea nera tratteggiata nel PRGO) e che la viabilità di progetto interferisce con la presenza di sito archeologico in Comune di Basiliano detto</p>	<p>Per quanto l'interferenza con la fascia di tutela della Zona di interesse archeologico del "Tumulo la Rive di Tossor" - si veda quanto riportato al Capitolo 3 - Livelli di</p>

				<p>"Mutare Prati Tosone" (Allegato 5) vincolato con DM. 07/04/1987 e tutelato ai sensi dell'art. 10 D. Lgs. n°42/2004. Detto sito risulta vincolato dal PRGC di Basiliano per 500 mq circa con area di rispetto come pure indicato a pag. 54 elab. 12075010003 "Nella fascia di territorio individuata come ulteriore coniezione non sono ammesse costruzioni (strutture in muratura, anche prefabbricate, strutture di natura precaria, etc.) e non sono consentite installazioni di qualsiasi genere che comportino interferenze visive o che creino un disturbo percettivo alla leggibilità del bene archeologico e del suo contesto di giacenza" e a pag. 20 alab. 12075010003 "Dalla sovrapposizione del tracciato della tangenziale sud - Il lotto con la cartografia della parte strategica del PPR si osserva che l'ipotesi di tracciato si inserisce in aree definite dal PPR quali: "Fascia di tutela della Zone di interesse archeologico" (Tumulo le Rive di Toson), nonché "Centinazione" (Chiesa di S. Marco)</p>	<p>11</p> <p>Chiede almeno un altro sottopasso agricolo in aggiunta agli esistenti (o almeno ciclopedonale visto l'importanza delle vie rurali per attività di ciclocross, gravel bike della zona) in territorio di Basiliano zona Basigliapenta almeno al fine di consentire una migliore deambulazione dei mezzi agricoli operativi che altrimenti sono costretti a sviluppare percorsi più lunghi con tempi maggiori, consumo carburante, etc. Evidenzia che i sottopassi agricoli consentono anche il transito della fauna selvatica.</p>	<p>11/A</p> <p>Segnala che non sono stati richiesti pareri o interpellate le Associazioni Venatorie ed Agricoltori locali che avrebbero tutto il diritto di esprimersi vista la riduzione del territorio causata dalla nuova infrastruttura. Inoltre segnala che Via Pio Paschini (fraz. Basigliapenta) è inserita nella Ciclovía Aida - Bicaltaia 20 definito come un percorso di 900 km di qualità che parte da Trieste e raggiunge Monconio. Realizzando il viadotto (Opera n.1) si porterebbe ad un notevole impatto visivo, paesaggistico ed economico danneggiando e deturpando parte della qualità naturale che il territorio attualmente offre.</p> <p>12</p> <p>Segnala che nel cap. 7.7 Relazione 120750500003 l'analisi costi/benefici sembra essere una copia incolla di altra documentazione e non calata nel contesto locale. Non vengono analizzati infatti i costi sociali dovuti alla nuova infrastruttura che causerebbe una frattura ambientale e sociale indelebile nei rapporti fra le popolazioni delle diverse frazioni abitate a passeggiare indisturbate in aperta campagna, senza contare la perdita economica delle attività quali bar, tabacchini, giornali, pizzerie, supermercati e non solo, presenti nei paesi di Basigliapenta, Nespoleto, Villacaccia, Camporomido, Pisan di Prato vista la modifica al traffico della circolazione stradale portando ad una possibile perdita dei consumi, con possibile chiusura di alcune società agricole costituite a causa degli espropri senza contare la perdita di possibilità edificatoria dei fondi a ridosso della nuova tangenziale Sud per costituita fascia di rispetto. Osserva che:</p> <p>12/A</p> <p>La riduzione dei tempi di trasporto e del numero degli incidenti è del tutto opinabile visto che solo la presenza di un solo mezzo lento può abbassare significativamente il livello prestazionale</p> <p>12/B</p> <p>Gli elaborati riguardanti i Capitolati e prezzi 120750200000, computi e stime 120750300000 e quadri economici 120750400000 sono stati emessi nel 2012. E' risaputo che i prezzi sono aumentati nell'ultimo anno, figuriamoci negli ultimi 10 anni. Tale considerazione riguarderebbe oltre che l'aggiornamento degli stessi elaborati per conoscere appunto il valore finale dell'opera, che dovrebbe essere di conoscenza pubblica (essendo un'opera pubblica), anche per lo studio riguardante l'analisi dei costi benefici che a tal punto risulterebbe ampiamente superato e non più attuale e calato nel contesto attuale.</p> <p>12/C</p> <p>Segnala che lo studio del traffico Relazione 120750201101 pag.8 è stato eseguito con dati relativi al 1999 e al 2005 (propriamente anni di sviluppo economico) ora non più sensati visti i vari periodi di crisi successivi che hanno causato una riduzione dei consumi e del TGM di traffico equivalente per le strade locali (preferendo una viabilità autostradale invece che locale con la delocalizzazione delle numerose aziende) e per tale motivo non risulterebbero più verificati ed anzi falserebbero la cosiddetta necessità strategica di realizzare una nuova opera a danno dell'ambiente. Difatti non si comprende come la realizzazione di una nuova arteria infrastrutturale possa essere pensata con fabbricati e dati di 15/20 anni fa e ormai superati. Ribadisce quindi che essendo la progettazione pensata e riproposta tale quale con Cavalcavia, Viadotti e rotonde sovraelevate che risultano essere amarcionissime sarebbe propria il caso di riprogettare l'intera infrastruttura rispettosa dell'ambiente e della popolazione come segnalato dai diversi comitati e cittadini i mascolati con una soluzione in trincea e posizionata più a sud ovvero distante dalle abitazioni e del cono di volo della base militare di Rivolo o ad esempio con l'inserimento della tangenziale Sud con l'innesto della S.S.13 dopo l'abitato di Basigliapenta ovvero presso la SR che va a Bertello bivio con Basiliano e non prima come previsto ora.</p>	<p>tutela e conformità agli strumenti di pianificazione vigenti e, più specificatamente, al paragrafo 6.2 - Valutazione delle interferenze nei differenti comuni dell'elaborato 120750600000 - Relazione paesaggistica.</p> <p>Per quanto riguarda il vincolo idraulico relativo al deparatore di Basigliapenta, si sottolinea come il tracciato della Tangenziale Sud - Il Lotto era stato recepito dallo strumento urbanistico anteriormente alla variante introdotta a seguito della sottoscrizione dell'Accordo di programma, che non ha modificato sostanzialmente la localizzazione dell'opera.</p> <p>Si evidenzia che nella zona di Basigliapenta, in un tratto di circa 2 chilometri, il progetto prevede già la realizzazione di un sottopasso agricolo (op. 3 - via Paschini) e di un sottopasso ciclabile (op. 5), nonché della realizzazione del sovrappasso della S.C. - Basigliapenta-Nespoleto (op.4) che, oltre a connettere le due frazioni, potrà svolgere anche la funzione di collegamento tra le aree poste a nord e a sud della Tangenziale a servizio dei mezzi agricoli. Gli attraversamenti risultano connessi tra loro dalla viabilità esistente posta a nord delle aree stradali. Per quanto riguarda gli aspetti famistici si sottolinea come, oltre alle due opere in sottopasso ora citate, il progetto prevede un sovrappasso agricolo avente particolare valenza ai fini famistici alla progr. 3+107.77 in comune di Basiliano.</p> <p>Le osservazioni delle Associazioni possono essere inviate nel corso della fase procedurale nei termini previsti dall'art. 24 comma 3 del D.Lgs. 152/2006. Per quanto riguarda l'itinerario ciclabile Aida esiste uno schema su www.bicaltaia.org che tuttavia risulta indicativo e quindi non entra in contrasto con il progetto in esame. In sede di progettazione di un eventuale ciclovia verrà definito precisamente il tracciato. Le componenti evidenziate sono state oggetto di attento esame nell'ambito dell'analisi multicriteriale AHP, in cui si è tenuto conto di tutti i criteri (economici, sociali, ambientali, ecc.) nel confronto tra le alternative previste (si veda paragrafo 4.2 - Le alternative). A differenza del metodo AHP, l'analisi costi-benefici rappresenta una tecnica di valutazione monetaria che esprime il giudizio di convenienza in funzione del solo criterio monetario. Relativamente alle alternative si rimanda a quanto più volte già riportato precedentemente anche in riferimento alle controdeduzioni alle note degli Enti.</p> <p>Si prende atto di quanto indicato - si veda risposta al p.to 12</p> <p>L'aggiornamento degli elaborati di progetto citati sarà svolto a valle del Decreto V.I.A.</p> <p>Nell'ambito dello studio di traffico 120750201101 dello S.I.A., sono stati eseguiti dei rilevamenti a campione sulla viabilità oggetto di studio, i quali, come riportato nella Relazione, hanno sostanzialmente confermato i livelli di traffico precedentemente acquisiti, come risulta dalle tabelle allegato allo studio. In base ai dati di traffico così aggiornati, sono stati redatti i grafi della rete viaria (esistente e di progetto, protetta alla data di presunta ultimazione della Tangenziale sud di traffico. Lo studio risulta quindi aggiornato. Relativamente alle altre considerazioni contenute nell'osservazione, si rimanda a quanto già esposto a riguardo nelle risposte ai punti 2.D e 3. D.</p> <p>Si evidenzia che il progetto risulta attuativo dell'Accordo di Programma per la realizzazione del lotto II, approvato con Decreto n. 0180/Pres del 18 dicembre 2020. Le alternative sono state valutate in sede di VAS. Nella Relazione dello SIA è stata analizzata l'alternativa richiesta in sede di parere motivato VAS.</p> <p>Si veda controdeduzione 0</p> <p>Si veda controdeduzione 0</p> <p>Si veda controdeduzione 0</p>
<p>Comitato per la difesa del territorio del Comune di Pozzuolo del Friuli</p>	<p>Carlo Albergo Beltrami</p>	<p>31/03/2022</p> <p>04/04/2022</p>	<p>0</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p>	<p>0</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p>	<p>0</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p>	<p>0</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p>	<p>0</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p>
	<p> Osservazioni n. 2 - n. 3</p>			<p>0</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p>	<p>0</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p>	<p>0</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p>	<p>0</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p>

	<p>Gli interventi connessi all'opera principale, pur essendo oggetto dell'ADP sottoscritto dalla Regione e dai Comuni interessati, non sono oggetto della presente procedura di V.I.A. né del Progetto Definitivo allegato; pertanto l'osservazione su presunte carenze progettuali e procedurali risulta non appropriata in riferimento alla procedura in corso.</p> <p>Tutte le osservazioni qui riportate sono state oggetto di un ricorso al TAR FVG (n. 68/2021 del registro generale) presentato da 5 cittadini di Pozzuolo del Friuli contro al Regione FVG, i 4 comuni interessati, nonché nei confronti di Autovie Venete e Friuli Venezia Giulia Strade.</p> <p>Il ricorso è stato respinto dalla sezione prima del TAR in data 14 luglio 2021. Si allega la sentenza.</p> <p>Nell'aprile 2021 è stato rinnovato il protocollo con il MIMS per la gestione della strada di tabella B di cui al D.Lgs. 11/2004, cui si fa riferimento nell'osservazione, che ha introdotto la possibilità di specificare in sede di potenziamenti e modifiche sostanziali alla rete statale di gestione regionale.</p> <p>Sono state inoltre concordate con il MIMS e inviate alla Presidenza del Consiglio e alla Commissione paritetica Stato - Regione le modifiche al decreto legislativo 1 aprile 2004, n. 11, in materia di viabilità che sono state approvate dalla Commissione paritetica.</p> <p>Come sopra rappresentato la Regione sta perfezionando, anche alla luce della gestione della rete statale in FVG in corso dal 1 gennaio 2008, data di efficacia del D.Lgs. 11/2004, secondo due strade parallele, il protocollo d'intesa e le modifiche stesse al 11/2004, gli strumenti per una efficace gestione della rete statale in FVG, avendo inserito appunto anche gli strumenti per il potenziamento della stessa sulla base della programmazione concordata.</p> <p>Nel caso del secondo lotto della tangenziale sud di Udine, si evidenzia che l'opera è stata ricompresa quale complemento al PIS del XI allegato infrastrutture pubblicato sul supplemento ordinario n. 1 della G.U. 5-1-2015, comparando Friuli Venezia Giulia Strade come soggetto attuatore. L'opera pertanto è già ricompresa nella programmazione dello Stato prevedendo la società in-house regionale come soggetto attuatore. L'opera è interamente finanziata dalla regione e si ritiene che l'Intesa non sia necessaria in questa fase della procedura.</p> <p>Infatti la classificazione amministrativa della strada non è un elemento propedeutico alla progettazione ma segue la realizzazione e in questa fase non muta la funzionalità della opera. Si ritiene di poter siglare l'intesa con il MIMS ai sensi del protocollo sopra richiamato, al termine della procedura di V.I.A. e di aggiornamento del progetto definitivo sulla scorta dell'aggiornamento dello stesso. La Regione infatti ritiene propedeutico all'intesa la verifica della fattibilità dell'opera e prima delle successive fasi della progettazione e realizzazione l'intesa potrà essere perfezionata.</p>	<p>si prende atto di quanto indicato</p>	
<p>Fa notare che l'accordo di programma (ADP) relativo all'opera in oggetto sottoscritto dalla Regione e dai comuni interessati ed in particolare l'art. 2 del medesimo ADP, prevede interventi di inserimento territoriale connessi all'opera principale per un importo di € 3.750.000. Per queste opere manca il progetto. Inoltre, per una di esse, ovvero per la pista ciclabile indicata alla lettera d) dell'art. 2, manca anche il piano particellare d'esproprio (elenco particelle e nominativi dei proprietari) in violazione a quanto previsto agli artt. 11 e 16 del DPR 327/2001.</p> <p>Propone che il progetto delle opere d'inserimento territoriale sia predisposto prima della conclusione della fase di V.I.A. in modo che, come prevede l'art. 10 del sopra citato ADP, le conseguenti necessarie e varianti agli strumenti urbanistici successivi alla fase di V.I.A. comprendano sia l'opera principale e sia tutte le opere connesse, come elencate all'art. 2 del medesimo ADP.</p>	<p>A mente delle previsioni dell'art. 2, comma 2, lettera f) del D. Lgs. 11/2004, si segnala l'assenza della prevista intesa tra Stato e Regione sulla pianificazione e programmazione dell'opera in oggetto. La nuova strada infatti dichiara di costituire variante alla SS 13 (per un tratto imprecisato della quale è anche previsto il declassamento), essa, insieme al 1° lotto della Tangenziale sud di Udine, è da considerare fra le "strade statali a gestione regionale" inserite nella tabella b) del medesimo decreto 11/2004. Nella delibera di Giunta regionale n. 467 del 26.03.2021 avente ad oggetto il rinnovo del protocollo tra la Regione e il Ministero delle Infrastrutture sulla gestione delle strade di tabella b) del D. Lgs. 11/2004 viene chiarito che saranno necessarie specifiche intese nei casi in cui si prevedano interventi comportanti modifiche sostanziali di queste strade, come appunto nel caso in esame. Nelle premesse della medesima delibera viene sottolineato che il Ministero non ha accolto la proposta regionale che intendeva modificare il protocollo in essere inserendo anche opere nuove e non solo quelle manufattive. Probabilmente, a legislazione vigente l'intesa non è di facile realizzazione. Non è un caso che la delibera di Giunta regionale n. 418 del 23.02.2009 individuando quale stazione appaltante dell'opera in oggetto FVG strade Spa, motivava tale scelta citando l'intesa generale quadro intervenuta tra il Governo e la Regione FVG in data 01/08/2008, in cui si prevedeva la revisione del D. Lgs. 11/2004, con l'obiettivo di trasferire le strade della citata tabella b) (ovvero le strade statali a gestione regionale tra cui il 1° lotto della Tangenziale sud di Udine e la SS13 Pontebbana) al demanio regionale. In tale accordo del 01/08/2008, si sostiene che le disposizioni del D. Lgs. 11/2004 costituiscono un ostacolo all'ammmodernamento della rete stradale statale a gestione regionale di tabella b). Siccome le modifiche non sono ancora intervenute, la nota di aggiornamento del documento di economia e finanza 2022 della Regione FVG pubblicata sul 5° supplemento ordinario n. 49 del 31.12.2021 del BUR n. 52 del 29.12.2021, a pag. 75 ci informa che "nel corso del 2022 continuerà l'iter per l'approvazione della norma di attuazione statutaria in materia di viabilità, la quale modificherà le tabelle allegate al D. Lgs. 11/2004. La Giunta regionale 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 11/2004, in materia di viabilità" da sottoporre alla Commissione paritetica, che attualmente, pertanto, ha in carico il relativo procedimento. Le modifiche al D.Lgs. 11/2004 in materia di viabilità si rendono necessarie a quasi vent'anni dall'attribuzione di beni e funzioni in questo settore per fornire coerenza e coordinamento anche a livello normativo rispetto alla situazione di fatto. Si prevedono l'inserimento di nuovi tratti di strada, la modifica di precedenti dati e anche la trasposizione di strade dallo Stato alla Regione e viceversa". Alla luce di queste palei criticità, anche al fine di prevenire possibili responsabilità di carattere amministrativo e civile propone che l'intesa prevista dall'art. 2, c. 2, lettera f) del D. Lgs. 11/2004, trattandosi di atto propedeutico alla progettazione definitiva/ese cutiva, sia acquisita prima della conclusione della procedura di V.I.A., nel caso in cui le previste necessarie modifiche al D. Lgs. 11/2004 non siano ancora in vigore alla data di conclusione della stessa V.I.A.</p>	<p>Dichiara la preferenza per l'alternativa con intersezione a rotatoria per motivi di viabilità, economici e ambientali</p>	
<p>4</p>	<p>Comitato per la difesa del territorio del Comune di Pozzuolo del Friuli</p>	<p>0</p>	<p>09/05/2022</p>
<p>5</p>	<p>Carlo Alberto Beltrami</p>	<p>1</p>	<p>16/05/2022</p>
<p>0</p>	<p>06/05/2022</p>	<p>08/06/2022</p>	<p>08/06/2022</p>
<p>0</p>	<p>15/07/2022</p>	<p>19/07/2022</p>	<p>19/07/2022</p>
<p>1</p>	<p>19/07/2022</p>	<p>19/07/2022</p>	<p>19/07/2022</p>
<p>0</p>	<p>19/07/2022</p>	<p>19/07/2022</p>	<p>19/07/2022</p>
<p>1</p>	<p>19/07/2022</p>	<p>19/07/2022</p>	<p>19/07/2022</p>

	<p>modellizzazioni specifiche per la verifica dell'innesto della Bretella di Campoformido a rotatoria ed a salto di montone e una modellizzazione dello scenario di alternativa 1. In tutti i casi sono stati considerati i ricettori all'interno delle fasce di rispetto dei 250 m.</p> <p>Al cap. 6.6 della relazione dello SIA viene riportata una sintesi delle conclusioni della relazione acustica a cui si rimanda. L'Elaborato relativo al censimento dei ricettori evidenzia tutti gli edifici che sono stati considerati nella modellizzazione. Come indicato a pag. 30 dello studio acustico "si ritiene che le situazioni di superamento dei limiti ai sensi del DPR 14/2004 presso i ricettori 538, 539, 540,541, 529, 536 e 537 siano ascrivibili completamente alle immissioni dovute al traffico circolante sulla SR UD 353 che allo stato attuale risultano essere anche più elevate essendo i dati riportati in tabella riferiti ad uno stato viabilistico che stima una riduzione del traffico in conseguenza all'attivazione della infrastruttura stradale tangenziale sud."</p> <p>Le criticità acustiche presenti ante operam rientrano nelle competenze di cui al punto I (Piano di Azione della rete stradale di competenza di FVGS S.p.A. per la gestione e la riduzione dei problemi di inquinamento acustico)</p> <p>Lo studio di prossimità è stato effettuato in sede di VAS sull'Accordo di Programma e sullo stesso è stato espresso Parere Motivato. La Relazione da evidenza dello studio al cap. 6.9</p>	
2	<p>non viene riportata la stima degli impatti acustici sulla popolazione ante operam in relazione al progetto presentato e alle alternative proposte.</p>	
3	<p>Allo stato di fatto vi sono già situazioni critiche dal punto di vista del clima acustico che verranno aggravate dalla messa in opera del progetto</p>	
4	<p>il proponente non fa riferimento ad alcun dato numerico oggettivo che quantifichi la popolazione esposta, e non ha ritenuto opportuno utilizzare nello Studio di Impatto Ambientale i dati provenienti dal Rapporto Ambientale e dall'Analisi di Prossimità della VAS.</p>	
5	<p>Il proponente ritiene il dominio di studio inadeguato</p>	
6	<p>Mancata individuazione dei ricettori</p>	
7	<p>Inadeguata valutazione sulla componente atmosferica. L'osservante evidenzia che i dati emersi dalla modellizzazione non avrebbero dovuto essere confrontati con i limiti di legge (40 ug/m³ per gli NO₂) ma piuttosto con i valori guida dell'OMS (10 ug/m³ sempre per gli NO₂).</p>	
8	<p>L'impatto del progetto, conseguente al consumo di suolo è molto rilevante con interessamento di terreni seminativi e colture, di formazioni piatte e aree naturali.</p>	
9	<p>Il proponente non fa alcuna considerazione sull'impatto che la realizzazione dell'opera potrà avere sul clima. Il clima verrà influenzato negativamente dalla realizzazione dell'opera per due motivi: per il probabile aumento delle emissioni provenienti dal traffico indotto dalla realizzazione della nuova strada, e a causa del rilevante consumo di suolo con la conseguente diminuzione della capacità di sequestro della CO₂ che rappresenta un'importante funzione di mitigazione dei cambiamenti climatici.</p>	
10	<p>Considerazioni sull'impatto sulla salute - economiche: Il progetto può influire positivamente sulle attività industriali artigianali e commerciali, potrà avere effetti negativi molto rilevanti sulle attività agricole, può influire positivamente sul valore economico delle proprietà immobiliari situate lungo la SSI3, e negativamente sui proprietari dei terreni e delle abitazioni interessate dalla localizzazione dell'opera</p>	
11	<p>Considerazioni sull'impatto sulla salute: la salute viene solo nominata in alcuni paragrafi della relazione sul SIA dedicati ad altri argomenti, ma non viene trattata come tematica a se stante, né vengono definiti in modo esaustivo i legami tra la salute e i fattori (determinanti) relativi al progetto che la influenzano</p>	
12	<p>Ritiene che le alternative meno impattanti rispetto al progetto oggetto del SIA siano l'opzione 0 (mantenere la situazione attuale con allargamento in sede della sezione della SSI 3 e realizzazione di tutti gli adeguamenti necessari ad aumentare la sicurezza) e l'alternativa di realizzazione di un semplice by-pass dell'abitato di Basagliapenna e riqualificazione della SS 13</p>	
1	<p>Rileva la mancanza dell'INTESA Stato-Regione, art.2, c.3, lettera f), del D. Lgs. 11/2004</p>	
2	<p>Rileva la mancanza di volontà di effettuare un serio studio delle alternative</p>	
3a	<p>Rileva che la Regione, dalla delibera n. 418/2009 in poi, continua ad accollarsi l'intero costo, pur se in SS 13 Pontebbana e la Tangenziale sud di Udine rimangono di proprietà dello Stato e non sono state trasferite al demanio regionale</p>	26/07/2022
3b	<p>Rileva che la Regione non ha voluto rispettare le procedure indicate agli art.12 e 25 del Codice dei Beni Culturali in caso di lavori interferenti con beni sottoposti a tutela, ma ha preferito seguire vie (confidenziali) 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.</p>	22/07/2022
3c	<p>Osserva che la Regione potrebbe realizzare una strada regionale ma non certo modificare il tracciato della SSI 3 Pontebbana e tantomeno declassarlo, perché sono competenze che appartengono esclusivamente allo Stato. Senza modifiche di tracciato e</p>	
Osservazione n. 9		
<p>Comitato per la Difesa del Territorio di Pozzuolo del Friuli</p>	<p>Prof. Carlo Alberto Beltrami</p>	

				declassamento, però, non ci potrà mai essere un vero e duraturo alleggerimento del traffico sugli abitati di Campoformido e Pastian di Prato, da qui la necessità dell'intesa, o della modifica del decreto 11/2004.	
	3d			Rileva il mancato rispetto delle disposizioni del D. Lgs. 11/2004	
	4			Rileva la mancanza di trasparenza sull'ADP e sulle opere ivi patuite con i Comuni	
	5			Osserva la necessità di adeguare il progetto al PPR e alle nuove norme antisismiche	
	6			Chiede che venga analizzata una proposta di un tracciato alternativo riportato nell'allegato alla lettera	
	Osservazione n. 10				
	0			Il secondo lotto della tangenziale sud è costituito da una prima parte che collega la SR UD 353 al quadrifoglio in corrispondenza del casello di Udine sud e da una seconda parte che in realtà è una variante alla SS13 di cui la prima è necessaria e la seconda è sostituibile con alternative tra cui si citano i bypass di Campoformido e Bassaglia/pantia	
	1			La realizzazione dell'opera nel tracciato proposto comporterà un rilevante consumo, permanente, di suolo. La Relazione dello Studio di Impatto Ambientale omette qualsiasi valutazione in merito al rilevantissimo consumo di suolo generato dalla nuova infrastruttura	
Legambiente FVG	2	Sandro Cargnelutti	26/07/2022	27/07/2022	Manca la valutazione quantitativa dei servizi ecosistemici che si andranno a perdere e la correlata valutazione economica
	3			Lo studio non affronta gli effetti diretti ed indiretti sulla tematica clima	
	4			Lo studio sul traffico evidenzia la necessità di accompagnare il progetto con interventi mitigativi e di riqualificazione sulla viabilità esistente	
	5			Viene richiesta la sostituzione del quadrifoglio del casello	

Il Legale Rappresentante
Marco Padriani
(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e s.m.m.i.)

Riferimenti per contatti:
Nome e Cognome Iliana Cobbino
Telefono 040/3774734 - 335 799 1972 Fax 040/3774732 E-mail iliana.gobbino@regione.fvg.it

Vedi le osservazioni n. 2 - 3 - 3, controdeduzione 5
Si ritiene l'osservazione non pertinente in quanto riferita ad aspetti procedurali connessi all'approvazione dell'ADP e ad opere compensative non rientranti nello S.I.A. del progetto in esame.
Il progetto considera le prescrizioni emerse in sede di VAS dell'ADP, gli adeguamenti al PPK spettano alla Pianificazione Urbanistica Comunale.
Vedi controdeduzione alla nota prot. 66357 del 26/05/2022 del Ministero della Cultura - Direzione generale Archeologica Belle Arti e Paesaggio.
Per quanto riguarda l'adeguamento alle nuove norme antisismiche, l'aggiornamento progettuale sarà eseguito in fase di revisione del Progetto Definitivo a seguito della procedura di V.I.A..

Il tracciato proposto in allegato coincide sostanzialmente con l'alternativa 1 oggetto dello S.I.A.

Sulle alternative si vedano le controdeduzioni alle osservazioni precedenti

La Valutazione delle componenti suolo, ecosistemi e connessioni ecologiche sono state effettuate al cap. 5.3 - 5.4 - 6.3 - 6.4 - 6.5. L'effetto sul suolo era già stato valutato nel Rapporto Ambientale di VAS allegato all'accordo di programma per la realizzazione del secondo lotto della tangenziale sud

Considerazioni sui servizi ecosistemici possono essere fatti a partire dal Progetto LIFE-MGN-MAKING GOOD NATURE che, partendo dai lavori di Bastian (Bastian 2013; Bastian et al. 2012) e considerando le proposte precedenti (TEEB, WRI, OECD, IEEP) assieme alla particolarità del contesto italiano, al pari di altre esperienze nazionali, ha proposto una selezione di SE e li ha applicati ad aree della Rete Natura 2000. Per il progetto in esame possono essere considerati i seguenti servizi di fornitura: Colture per la produzione di alimenti, Foraggio, pascolo, Materie prime (legno, fibre, ...), Risorse genetiche (biodiversità) - l'analisi della vegetazione ha evidenziato le formazioni arboree arbustive, prative, le colture, ecc. Risorse funastiche (specie eccubiabili/pesci) rif. cap. 5.5 e 6.5 ed in particolare i diversi usi del suolo

servizi di regolazione: Sequestro del carbonio, Regolazione del clima locale/purificazione dell'aria, Regolazione delle acque, Purificazione dell'acqua, Impollinazione, Protezione dai dissesti (piene, inondazioni), Controllo biologico (insetti nocivi), Habitat per la biodiversità (derivabili dall'uso del suolo e in base alla presenza degli ecosistemi)

servizi culturali: Valore estetico (include Ispirazione per cultura, arti, valori educativi e spirituali, senso d'identità), Valore ricreativo (ecoturismo, attività all'aperto) e anch. essi derivati dall'uso del suolo

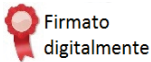
Per tale aspetto si richiama quanto già riportato nella controdeduzione relativa alla nota di ARPA

Gli interventi mitigativi e di riqualificazione urbana, pur se previsti nell'accordo di programma, non sono oggetto dello S.I.A. in quanto non ricompresi nel progetto in esame

L'attuale configurazione dello svincolo, gli spazi a disposizione e la necessità di minimizzare l'interferenza in fase di cantiere con la viabilità esistente non permettono la realizzazione di soluzioni alternative; tuttavia, la revisione del progetto definitivo, come riportato nel Quadro del Programma allegato al progetto, prevede l'adeguamento, per quanto possibile, delle parti di nuova realizzazione dello svincolo alle normative vigenti sulle intersezioni.

Publicato il 26/07/2021

N. 00239/2021 **REG.PROV.COLL.**
N. **00068/2021 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 Friuli Venezia Giulia

(Sezione Prima)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 68 del 2021, proposto da Francesco Casarella, Carla Scognamiglio, Letizia Manni, Sabina Manni, Luca Canderan, rappresentati e difesi dall'avvocato Pietro Becci, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

contro

Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentato e difeso dagli avvocati Beatrice Croppo, Daniela Iuri, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

Comune di Basiliano, Comune di Campoformido, Comune di Lestizza, Comune di Pozzuolo del Friuli non costituiti in giudizio;

nei confronti

Autovie Venete S.p.A., Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. non costituiti in giudizio;

e con l'intervento di

ad adiuvandum:

Comitato per la difesa del territorio di Pozzuolo, rappresentato e difeso dall'avvocato Pietro Becci, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

per l'annullamento

- dell'Accordo di Programma per la realizzazione del collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – Tangenziale sud di Udine – II Lotto sottoscritto da Regione Autonoma FVG, Comune di Basiliano, di Campoformido, di Lestizza e di Pozzuolo del Friuli il 22.06.2020 (doc. 1);

- della deliberazione del Consiglio Comunale di Campoformido n. 26 dd. 09.07.2020 che ha ratificato l'adesione del Sindaco all'Accordo di Programma (doc. 2);

- della deliberazione del Consiglio Comunale di Pozzuolo del Friuli n. 33 dd. 16.07.2020 che ha ratificato l'adesione del Sindaco all'Accordo di Programma (doc. 3);

- della deliberazione del Consiglio Comunale di Basiliano n. 26 dd. 21.07.2020 che ha ratificato l'adesione del Sindaco all'Accordo di Programma (doc. 4);

- della deliberazione del Consiglio Comunale di Lestizza n. 27 dd. 21.07.2020 che ha ratificato l'adesione del Sindaco all'Accordo di Programma (doc. 5);

- del decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia dd. 18.12.2020, n. 0180/Pres. avente ad oggetto “Approvazione dell'Accordo di Programma per la realizzazione del collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – Tangenziale sud di Udine – II Lotto”, pubblicata sul 1° Supplemento Ordinario n. 43 del 30.12.2020 al BUR FVG n. 53 del 30.12.2020 (doc. 6);

- 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 21.06.2012, avente ad oggetto l'approvazione del Progetto Preliminare del Collegamento tra la SS13 Pontebbana e l'Autostrada A23 Tangenziale Sud di Udine (doc. 7) e degli avvisi di avvio del procedimento di apposizione del vincolo

preordinato all'esproprio.

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visto l'atto di costituzione in giudizio della Regione Friuli-Venezia Giulia;

Visti tutti gli atti della causa;

Visti l'art. 6, comma 1, del d.l. 1° aprile 2021, n. 44 (convertito con l. 28 maggio 2021, n. 76), l'art. 25 del d.l. 28 ottobre 2020, n. 137 (convertito con l. legge 18 dicembre 2020, n. 176) e l'art. 4, comma 1, periodi quarto e seguenti del d.l. 30 aprile 2020, n. 28 (convertito con l. 25 giugno 2020, n. 70);

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 14 luglio 2021, tenutasi da remoto attraverso la piattaforma *Microsoft Teams*, il dott. Luca Emanuele Ricci e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

1. I ricorrenti domandano l'annullamento dell'Accordo di Programma per la realizzazione del "*collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – Tangenziale sud di Udine – II Lotto*" sottoscritto da Regione Autonoma FVG, Comune di Basiliano, di Campoformido, di Lestizza e di Pozzuolo del Friuli, nonché delle deliberazioni dei rispettivi consigli comunali che hanno ratificato l'adesione dei Sindaci e del decreto del Presidente della Regione di approvazione dell'accordo. Per quanto attiene, in particolare, al Comune di Pozzuolo del Friuli, per effetto dell'accordo è stata apportata la variante n. 51 al vigente PRG, con cui si dispone (ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. 327/2001 e s.m.i.) il vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dall'opera.

I ricorrenti, nella qualità proprietari di beni immobili colpiti dalla procedura espropriativa avviata con l'accordo, articolano i seguenti motivi:

1.1. "*Violazione di legge: art. 2 comma 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". Le strade interessate risultano comprese tra le strade statali a gestione regionale inserite nell'elenco allegato sub B) del D.Lgs. 111/2004, con conseguente necessità di far precedere l'accordo di programma dall'Intesa Stato-Regione prevista dall'art. 2 comma 3, lett. f) del D.Lgs. 111/2004.

1.2. *"Violazione di legge: art. 19 e 20 L.R. 7/2000 FVG e art. 34 D.Lgs. 267/2000. Eccesso di potere e carenza dei presupposti per l'approvazione dell'AdP a seguito della modifica con DGR 987/2020 dd. 03.07.2020 dell'AdP sottoscritto in data 22.06.2020"*, per non essere stato rispettato l'iter di sottoscrizione e approvazione dell'accordo. In particolare, l'accordo sottoscritto dalla Regione FVG e dai Sindaci dei Comuni interessati in data 22.06.2020 è atto diverso da quello ratificato dai Comuni nelle varie sedute dei consigli comunali, essendo *medio tempore* intervenuta una deliberazione della Giunta regionale modificativa dell'accordo (n. 987 del 03.07.2020).

1.3. *"Violazione di legge: art. 19 e 20 L.R. 7/2000 FVG e art. 34 D.Lgs. 267/2000. Eccesso di potere"*, perché la ratifica dell'accordo da parte del comune di Basiliano è stata condizionata all'accoglimento della richiesta di modificare la dimensione della rotatoria da realizzarsi sul proprio territorio.

1.4. *"Violazione di legge: art. 11 co. 2 D.P.R. 327/2001"*, perché la comunicazione di avvio del procedimento di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio non richiama le modifiche all'accordo di cui alla DGR 987 del 2020.

1.5. *"Violazione di legge: art. 11 co. 5 D.P.R. 327/2001"*, perché l'avviso di approvazione dell'accordo di programma, comportando variazione dello strumento urbanistico comunale, avrebbe dovuto necessariamente essere portato alla conoscenza della collettività degli interessati mediante apposita pubblicazione.

1.6. *"Violazione di legge: art. 24 commi 5 e 6 L.R. 5/2007 e art. 11 co. 5 D.P.R. 327/2001. Disparità di trattamento. Eccesso di potere. Erroneo presupposto di fatto. Illogicità e contraddittorietà manifesta"*, perché la progettazione preliminare del 2012 (Delibera Giunta Regionale 1158/2012) non individua le rotonde e le piste

ciclabili, con conseguente violazione del diritto di partecipazione al procedimento amministrativo da parte dei proprietari dei beni.

1.7. *“Eccesso di potere. Contraddittorietà e illogicità manifesta e difetto di motivazione in relazione agli artt. 7, 9 e 10 dell’AdP”*, alla luce del contrasto tra il verbale della conferenza del 21.11.2019 (in particolare in punto di *“effetti benefici per la salute dei cittadini di tutti i comuni coinvolti”*) e la delibera 439/2019, che evidenzia possibili effetti negativi in punto di impatto acustico e prescrive delle misure di mitigazione.

2. È intervenuto *ad adiuvandum* il Comitato per la difesa del territorio di Pozzuolo, associazione costituitasi nel 1996 ed avente quale proprio scopo quello di *“tutelare l’integrità dell’ambiente e la salute pubblica”* nel territorio di Pozzuolo del Friuli.

2.1. Il Comitato circostanzia il proprio interesse sul rilievo per cui l’opera oggetto dell’accordo di programma comporterà un generale peggioramento della qualità della vita sul territorio di Pozzuolo. Nel merito, valorizza argomentazioni analoghe a quelle dei ricorrenti.

3. Con memoria dell’11.06.2021, la Regione ha replicato a ciascuno dei motivi di ricorso e concluso per la sua l’infondatezza.

3.1. Quanto al primo motivo, evidenzia che 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 del 2001 cosiddetta *“Legge Obiettivo”*. Quanto alla tg sud Udine II lotto, essa non è compresa nella Tabella B) poiché è opera nuova. La relativa gestione sarà disciplinata dal protocollo d’intesa già approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 467 del 26.03.2021, che verrà sottoscritto con il Ministero.

3.2. Quanto al secondo motivo, rileva che la DGR 987/2020 ha operato una mera correzione di errore materiale, sostituendo un allegato (n. 54) solo parzialmente completo. I Consigli comunali hanno ratificato l’accordo completo degli allegati, compreso quello in sostituzione dell’allegato 54.

3.3. Quanto al terzo motivo, rileva che la delibera del Consiglio comunale di Basiliano non ha subordinato la propria ratifica alla revisione della rotatoria, essendo previsto un mero impegno a rivederne la dimensione in sede di successivo procedimento di V.I.A.

3.4. Quanto al quarto motivo, afferma che la documentazione resa pubblica agli Albi Pretori Comunali, sui quotidiani e sul sito informatico della Regione, si riferisce all'accordo del 22.06.2020 completo di tutte le particelle interessate dall'opera, senza alcun pregiudizio per le prerogative di partecipazione degli interessati.

3.5. Quanto al quinto motivo, evidenzia che la normativa in materia di accordo di programma detta un *iter* amministrativo semplificato (artt. 19 e 20 l. reg. 7 del 2020) rispetto alle procedure c.d. ordinarie, nel cui contesto la partecipazione al procedimento doveva essere garantita – mediante comunicazione di avvio - ai soli soggetti le cui proprietà erano coinvolte dalla localizzazione dell'opera.

3.6. Quanto al sesto motivo, rileva che è stato scelto di allegare all'accordo di programma (tra le opzioni consentite dall'art. 24, comma 5 della l. reg. 5 del 2007) non *“il progetto preliminare dell'opera pubblica oggetto dell'accordo”*, ma *“gli elaborati previsti per lo strumento urbanistico che si intende variare”*. Non risulta applicabile, quindi, l'art. 24, comma 6 della l. regionale, connesso invece alla scelta della seconda opzione.

3.7. Quanto al settimo motivo, infine, rileva che non sussistono contraddittorietà o incoerenze tra i due atti. 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 traffico che si determinerà. In particolare, risulta dal Rapporto di prossimità che solo il 15,3% della popolazione di Pozzuolo del Friuli sarà esposto ad un aumento del traffico.

4. Con memorie depositate in data 23.06.2021, i ricorrenti e la Regione hanno replicato alle rispettive argomentazioni.

5. Il Tribunale, aderendo all'eccezione formulata dalla Regione, ritiene

inammissibile l'intervento *ad adiuvandum* spiegato dal Comitato.

5.1. Nel proprio atto di costituzione, l'ente afferma di agire per l'interesse diffuso dei cittadini di Pozzuolo alla tutela dell'integrità ambientale e della salute pubblica nel relativo territorio. Tale interesse, benché difforme da quello azionato dai ricorrenti – che attiene alla tutela del diritto di proprietà – è comunque un interesse diretto, differenziato e qualificato, che avrebbe consentito al Comitato, dotato dei necessari caratteri di rappresentatività sostanziale dell'interesse diffuso (alla luce dello scopo statutario, della stabilità dell'organizzazione, della c.d. *vicinitas*, cfr. da ultimo, *Cons. St., A.P., 20 febbraio 2020, n. 6*), di ricorrere in via principale avverso l'atto.

5.2. Ne deriva l'inammissibilità dell'intervento, che, per consolidata giurisprudenza (vedi da ultimo, *Consiglio di Stato sez. II, 04 gennaio 2021, n. 105*), non può essere promosso “*da chi sia ex se legittimato a proporre direttamente il ricorso giurisdizionale in via principale, considerato che in tale ipotesi l'interveniente non fa valere un mero interesse di fatto, bensì un interesse personale all'impugnazione di provvedimenti immediatamente lesivi, che deve essere azionato mediante proposizione di ricorso principale nei prescritti termini decadenziali*”.

6. Nel merito, risultano infondati tutti i motivi di ricorso.

7. Quanto al primo, non sussiste una violazione diretta dell'art. 2 comma 3, lett. f) del d.lgs. 111 del 2004. La disposizione, infatti, mantiene ferma la “*competenza normativa esclusiva dello Stato nelle materie concernenti ... all'intesa con la Regione sulla pianificazione e programmazione della rete stradale nazionale di cui all'elenco allegato sub B)*”, facendo così riferimento ad una serie di opere precisamente individuate e già esistenti al momento della sua stesura (quelle dell'allegato), tra le quali non compare il II lotto della Tangenziale sud di Udine, oggetto dell'accordo di programma impugnato.

7.1. Sotto il profilo dell'eccesso di potere, invece, le argomentazioni dei ricorrenti provano troppo. Anche a ritenere – come peraltro riconosciuto dalla stessa Regione

nelle proprie difese – che l’opera di cui trattasi presenti caratteristiche analoghe a quelle di cui all’allegato B al d.lgs. 111 del 2004 (che vede menzionate sia la SS 13 Pontebbana, che il I lotto della Tangenziale Sud) e integri una strada statale a gestione regionale per la quale si rende necessaria un’intesa con lo Stato, non può desumersi la necessità di tale intesa ai fini dell’approvazione dell’accordo di programma, potendo essa intervenire anche in un momento successivo.

7.2. A ciò si aggiunga che una manifestazione della volontà statale, in senso favorevole alla realizzazione dell’opera, può rinvenirsi nell’Intesa generale quadro tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Friuli-Venezia Giulia del 30.09.2002, relativa alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale, che al punto 2 menziona proprio *“il collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – tangenziale sud di Udine (2° lotto)”*. Ancora, non può non riconoscersi rilievo alla circostanza rappresentata dalla Regione, per cui l’opera sarebbe interamente finanziata da fondi di derivazione regionale.

8. Con riferimento al secondo motivo, si rileva che la D.G.R. n. 987 del 03.07.2020 è intervenuta a correggere un mero errore materiale contenuto nell’accordo di programma sottoscritto in data 22.06.2021 (di cui alla D.G.R. 499) e consistente nella incompletezza dell’allegato 54. Alla tale deliberazione correttiva era allegata una dichiarazione ricognitiva dell’intervenuta sostituzione dell’allegato, che è stata a sua volta sottoscritta dalla Regione e dai Comuni partecipanti all’accordo, nella persona del sindaco (si veda il doc. 2.2. prodotto dalla Regione).

8.1. I Consigli comunali hanno quindi ratificato l’accordo di programma, in data successiva a tale correzione, in una versione già comprensiva dell’allegato 54 come sostituito, mentre non era necessario che gli stessi ratificassero specificamente anche l’atto di sostituzione. La D.G.R. 987 risulta, inoltre, espressamente menzionata nelle deliberazioni di ratifica del comune di Basiliano (pag. 6, in alto), di Lestizza (pag. 3, a metà), di Pozzuolo (pag. 13), mentre il comune di Campoformido, pur non citandola nella delibera, ne ha recepito il contenuto, pubblicando nell’albo pretorio l’allegato aggiornato (si veda il doc. 30 della

Regione).

8.2. Deve pertanto ritenersi che l'accordo di programma approvato sia coperto dalla comune e coincidente volontà degli enti partecipanti, formatasi su una versione del documento già comprensiva delle modifiche apportate con D.G.R. 987 del 03.07.2021.

9. Quanto al terzo motivo, la ratifica del Comune di Basiliano non appare condizionata nei suoi effetti all'apporto di modifiche progettuali. Essa si limita (punto 2) a *“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”*, ma tale dichiarazione (che fa peraltro riferimento ad un pregresso impegno della Regione, solamente *“ribadito”* nella delibera) in alcun modo incide sull'adesione dell'ente all'accordo e sulla stabilità della manifestazione di volontà.

10. Quanto al quarto motivo, la menzione nella comunicazione di avvio del procedimento del solo accordo sottoscritto in data 22.06.2020, e non anche dell'intervento modificativo operato con D.G.R. 987 del 03.07.2020, non può ritenersi produttiva di un vizio del provvedimento finale. Da un lato, infatti, i ricorrenti non specificano sotto quale profilo tale omessa menzione avrebbe pregiudicato le loro facoltà di intervento; in ogni caso, come già esposto al precedente punto 8, l'accordo di programma ratificato dai Comuni e approvato dalla Regione, che i ricorrenti potevano consultare, è quello comprensivo dell'allegato 54 già emendato, sicché non appare possibile configurare alcun tipo di pregiudizio.

11. Con riferimento al quinto motivo, il Tribunale condivide le argomentazioni della Regione, che esclude la sussistenza di un diritto di partecipazione generalizzato (da garantirsi mediante pubblicazione) alla fase procedimentale propedeutica all'approvazione dell'accordo di programma, non essendo applicabili

a tale forma d'azione le ordinarie forme procedurali proprie delle modifiche agli strumenti urbanistici comunali. Nel caso di specie, la partecipazione da garantirsi è quella di cui all'art. 11, comma 2, del D.P.R. 327/2001, a beneficio dei soli soggetti direttamente coinvolti dalla localizzazione dell'opera. I ricorrenti in ogni caso, pur notiziati ai sensi di tale disposizione, hanno abdicato alle prerogative da essa riconosciute, non presentando alcuna osservazione (come risulta dall'elenco delle osservazioni ricevute, depositato dalla Regione *sub* doc. 31). Non si vede quindi quale interesse essi abbiano a dolersi della mancata attivazione di altro momento partecipativo.

12. In relazione al sesto motivo, gli elaborati approvati all'accordo di programma sono quelli *“previsti per lo strumento urbanistico che si intende variare”*, come espressamente riconosciuto dall'art. 24, comma 5 della legge regionale 5 del 2007. Quanto alle contestazioni circa la mancata considerazione, negli elaborati progettuali, della *“pista ciclabile esistente sul lato ovest della SR353 a Pozzuolo del Friuli”* e delle conseguenti lacune della progettazione, si rileva che trattasi di censure che afferiscono al merito tecnico dell'azione amministrativa. Esse risultano, comunque, formulate in modo generico: non appare adeguatamente circostanziato né dimostrato il rilievo secondo cui si tratterebbe di un errore progettuale, limitandosi il ricorrente ad affermare *“la pista ciclabile insiste logicamente sul lato ovest della SR 353, dal momento che il capoluogo si sviluppa su questo lato”*.

13. Infine, anche le contestazioni di cui al settimo motivo di ricorso non colgono nel segno. Il ricorrente richiama e valorizza taluni rischi ambientali individuati in seno alla procedura di VAS di cui alla D.G.R. 439 del 2019 (che ha previsto però anche le relative misure di mitigazione), quali elementi logicamente incompatibili con le dichiarazioni dei rappresentanti della Regione (espresse in seno alla conferenza di servizi del 21.11.2019) circa gli i generali effetti benefici per la salute dei cittadini che deriveranno dall'opera e considera tale contraddittorietà idonea a viziare per eccesso di potere l'atto impugnato. Il ragionamento non convince, non riscontrandosi alcuna inconciliabilità logico-giuridica tra il contenuto

degli atti menzionati. È ben possibile, infatti, che in un contesto di complessivo miglioramento delle condizioni ambientali e di salute, quale si realizzerà per effetto dell'opera (come risulta dal rapporto di prossimità di cui all'allegato 4 alla delibera 499 del 2020), possano configurarsi specifici rischi ambientali, afferenti ad aree geografiche determinate e comunque destinati ad essere più puntualmente esaminati nel prosieguo dell'*iter* amministrativo (cfr. art. 7, comma 2 dell'accordo di programma). Né può affermarsi che i consigli comunali abbiano deliberato sull'accordo di programma senza conoscere il contenuto della VAS: alla D.G.R. 439 del 2019, espressamente richiamata nelle premesse dell'accordo, fanno riferimento anche ai suoi artt. 7 e 9 (per quanto attiene al monitoraggio dei flussi di traffico, strumentale ad "*eventuali ulteriori azioni e misure di mitigazione nel caso di criticità legate alle variazioni di traffico*").

14. Per le ragioni esposte, il ricorso deve essere respinto.

14.1. Le spese seguono la soccombenza e si liquidano come da dispositivo, a carico dei soli ricorrenti. Si compensano nei confronti del Comitato, alla luce della natura dell'ente e degli interessi perseguiti.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Friuli-Venezia Giulia (Sezione Prima), definitivamente pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, così dispone:

- a) dichiara inammissibile l'intervento *ad adiuvandum* spiegato dal Comitato per la difesa del territorio di Pozzuolo;
- b) respinge il ricorso.

Condanna i ricorrenti a rifondere alla Regione le spese del presente giudizio, che liquida in € 3.000,00 oltre spese generali e accessori di legge.

Compensa le spese con riguardo all'interventore *ad adiuvandum*.

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

Ritenuto che sussistano i presupposti di cui all'articolo 52, commi 1 e 2, del decreto

legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (e degli articoli 5 e 6 del Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016), a tutela dei diritti o della dignità della parte interessata, manda alla Segreteria di procedere all'oscuramento delle generalità.

Così deciso in Trieste nella camera di consiglio del giorno 14 luglio 2021, tenutasi da remoto attraverso la piattaforma *Microsoft Teams* con l'intervento dei magistrati:

Oria Settesoldi, Presidente

Manuela Sinigoi, Consigliere

Luca Emanuele Ricci, Referendario, Estensore

L'ESTENSORE
Luca Emanuele Ricci

IL PRESIDENTE
Oria Settesoldi

IL SEGRETARIO

In caso di diffusione omettere le generalità e gli altri dati identificativi dei soggetti interessati nei termini indicati.