

ALLEGATO ALLA DELIBERA N. 439 DEL 19 MARZO 2019

**VALUTAZIONE DEI PARERI E DELLE OSSERVAZIONI DELLA
CONSULTAZIONE PUBBLICA DI VAS DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA
PER LA REALIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO DELLA SS13 PONTEBBANA
E A23 - TANGENZIALE SUD DI UDINE - II LOTTO**

15 MARZO 2019

LE CONSULTAZIONI SUL RAPPORTO AMBIENTALE: RISULTATI

Con la deliberazione della Giunta regionale n. 2458 del 21 dicembre 2018 è stata adottata la documentazione relativa all'Accordo di Programma della tangenziale di Udine sud – Il lotto, comprensiva del Rapporto ambientale di VAS e la sintesi non tecnica, questi ultimi predisposti. Il Rapporto ambientale è stato elaborato ai sensi dell'articolo 13, comma 1 del testo unico ambientale finalizzato alle consultazioni con il pubblico per le finalità di cui all'art. 14, D.lgs. 152/06 e s.m.i..

In data 28/12/18, con nota prot. n. 80811/P, sono state attivate le consultazioni con il pubblico, conclusesi, ai sensi dell'art. 14, co. 3, D.lgs. 152/06 s.m.i., entro 60 (sessanta) giorni, ovvero il 25/02/19.

Sono quindi pervenuti contributi e osservazioni sul Rapporto Ambientale dai seguenti Soggetti, suddivisi tra Soggetti competenti in materia ambientale, come individuati dalla DGR 526/2018 ed ai sensi del D.lgs. 152/06 e s.m.i. e Soggetti pubblici, elencati in ordine di protocollazione. Al fine di procedere nel modo più inclusivo e trasparente, si è deciso di considerare anche i contributi pervenuti successivamente al termine ufficiale delle consultazioni pubbliche.

N	SOGGETTI PUBBLICI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE	PROTOCOLLO MITTENTE	DATA RICEZIONE AL PROTOCOLLO	PROTOCOLLO IN ENTRATA
01A	Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente - ARPA	0005638/P/GEN/PRA_VAL dd 19/02/2019	21/02/2019	0011605/TERINF/GEN-A dd 19/02/2019
01B	Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente – ARPA (integrazione)	0006443/P/GEN/DS dd 25/02/2019	26/02/2019	0012442/TERINF/GEN-A dd 25/02/2019
02	REGIONE FVG - Direzione centrale ambiente ed energia – Servizio difesa del suolo	0009131/P dd 22/02/2019	22/02/2019	0011901/TERINF/GEN-A dd 22/02/2019
03	REGIONE FVG - Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche – Servizio biodiversità	0011726/P dd 21/02/2019	25/02/2019	0012089 TERINF/GEN-A dd 25/02/2019
04	Azienda Sanitaria Universitaria Integrata di Udine - ASUIUD	0014600/P/GEN/PREV- SEGR dd 22/02/2019	25/02/2019	0012102/TERINF/GEN-A dd 22/02/2019
05	Consorzio di bonifica Pianura Friulana	1677 dd 22/02/2019	25/02/2019	0012104/TERINF/GEN-A dd 22/02/2019
06	Distretto delle Alpi Orientali	0001055/7S dd 26/02/2019	26/02/2019	0013315/TERINF/GEN-A dd 28/02/2019
07	Direzione centrale salute, politiche sociali e disabilità	0006420/P dd 15/03/2019	15/03/2019	0016835 TERINF/GEN-A dd 15/03/2019

N	SOGGETTI PRIVATI	PROTOCOLLO MITTENTE	DATA RICEZIONE AL PROTOCOLLO	PROTOCOLLO IN ENTRATA
08	IPSOM s.r.l. - Società unipersonale del gruppo SOM S.p.A. di Udine	8 dd 11/02/2019	dd 19/02/2019	0010883/TERINF/GEN-A dd 11/02/2019
09	Studio legale SANTIAPICHI - Società tra avvocati s.r.l	--	dd 22/02/2019	0011868/TERINF/GEN-A dd 20/02/2019
10	Stefano PADOVANI	--	dd 25/02/2019	0012133/TERINF/GEN-A dd 22/02/2019
11	Denys NOVELLO	--	dd 25/02/2019	0012150/TERINF/GEN-A dd 23/02/2019
12	POZZUOLO DEMOCRATICA Massimiliano POZZO, Gabriele BRESSAN, Sonia BEARZI, Julio Josè BALDINI, Federico BUSATO, Cristina TOSONE	--	dd 25/02/2019	0012155/TERINF/GEN-A dd 23/02/2019
13	Umberto BASSI	--	dd 25/02/2019	0012163/TERINF/GEN-A dd 24/02/2019
14	Stefano PADOVANI	--	dd 25/02/2019	0012164/TERINF/GEN-A dd 22/02/2019
15	Comitato per la Difesa del Territorio (CDT) di Pozzuolo Carlo Alberto BELTRAMI, Francesco CASARELLA, Marco CHIAVON, Rolando DELLA VEDOVA, Pierluigi GHIRALDINI, Francesco GORI, Bruno REPEZZA	--	dd 25/02/2019	0012167/TERINF/GEN-A dd 23/02/2019
16	Gruppo consiliare MOVIMENTO 5 STELLE, consigliere Cristian SERGO	---	dd 28/02/2019	0013600/TERINF/GEN-A dd 01/03/2019

Il Servizio Lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione, in collaborazione con il Servizio Valutazioni Ambientali, ha elaborato il presente documento istruttorio delle osservazioni pervenute, accogliendo varie indicazioni per migliorare l'elaborazione dei documenti dell'AdP e del Rapporto ambientale e motivando puntualmente i casi in cui le osservazioni non sono state accolte.

Per ogni Soggetto che ha presentato osservazioni è stata costruita una tabella all'interno della quale si illustrano i singoli punti/aspetti dei quesiti formulati, si argomentano le controdeduzioni e si propongono le eventuali modifiche da apportare al Rapporto Ambientale e alla documentazione dell'AdP.

A titolo esplicativo di quanto di seguito argomentato, si illustra che:

- con l'acronimo **AdP** è indicato l'Accordo di Programma, ovvero gli elaborati facenti parte dell' Accordo di Programma per la realizzazione dell'intervento denominato "Collegamento della SS 13 Pontebbana e A23 – Tangenziale sud di Udine - Il lotto, allegati alla Delibera di Giunta Regionale del 21/12/2018, n. 2458, avente ad oggetto "L.r 7/2000, art 19 e art 20 – D.lgs 152/2006, art 13, comma 5. Adozione degli elaborati di variante

urbanistica nei Comuni di Pozzuolo del Friuli, Campofornido, Lestizza e Basiliano, del quadro d'unione territoriale degli interventi previsti dall'accordo di programma, dello schema di Accordo di Programma per la realizzazione del collegamento della strada statale 13 "Pontebbana" e A23 - Tangenziale sud di Udine - Il lotto, del Rapporto ambientale, della Sintesi non tecnica, del Report di Vis.Pa e della "Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento indotto da traffico a seguito della realizzazione della tangenziale sud di Udine". **Gli elaborati sono pubblici e pubblicati con la DGR del 21/12/18, n. 2458 e disponibili sul sito dell'Amministrazione regionale nella sezione dedicata alla pubblicazione delle Delibere di Giunta nonché alla sezione Pianificazione e gestione del territorio – infrastrutture (<http://www.regione.fvg.it/rafv/cms/RAFVG/ambiente-territorio/pianificazione-gestione-territorio/FOGLIA106/>), avente valore legale;**

- con l'acronimo **RA** è indicato il Rapporto Ambientale allegato alla Delibera di Giunta Regionale del 21/12/2018, n. 2458, avente ad oggetto "L.r 7/2000, art 19 e art 20 – D.lgs 152/2006, art 13, comma 5. Adozione degli elaborati di variante urbanistica nei Comuni di Pozzuolo del Friuli, Campofornido, Lestizza e Basiliano, del quadro d'unione territoriale degli interventi previsti dall'accordo di programma, dello schema di Accordo di Programma per la realizzazione del collegamento della strada statale 13 "Pontebbana" e A23 - Tangenziale sud di Udine - Il lotto, del Rapporto ambientale, della Sintesi non tecnica, del Report di Vis.Pa e della "Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento indotto da traffico a seguito della realizzazione della tangenziale sud di Udine". **Gli elaborati sono pubblici e pubblicati con la DGR del 21/12/18, n. 2458 e disponibili sul sito dell'Amministrazione regionale nella sezione dedicata alla pubblicazione delle Delibere di Giunta nonché alla sezione Pianificazione e gestione del territorio – infrastrutture (<http://www.regione.fvg.it/rafv/cms/RAFVG/ambiente-territorio/pianificazione-gestione-territorio/FOGLIA106/>), avente valore legale;**
- con l'acronimo **SAPI** è indicato lo Studio Preliminare Ambientale, allegato alla Delibera di Giunta Regionale del 21/06/2016, n. 1158, avente ad oggetto "Collegamento tra la SS n. 13 "Pontebbana" e l'Autostrada A23 - tangenziale sud di Udine. Approvazione progetto preliminare". Alla delibera sono allegati tutti gli elaborati del progetto preliminare e tutti gli elaborati che corredano lo screening di Via. **Gli elaborati sono pubblici e pubblicati già a far data dall'approvazione del progetto preliminare e disponibili sul sito dell'Amministrazione regionale nella sezione dedicata alla pubblicazione delle Delibere di Giunta, avente valore legale;**
- con l'acronimo **VIA** è indicata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di cui agli artt. 19 -29 del D.lgs. 152/06 e s.m.i. e con l'acronimo **SIA** è indicato lo Studio di Impatto Ambientale di cui all'art. 22 del medesimo decreto.

Si coglie l'occasione per correggere alcuni refusi emersi da letture successive.

OSSERVAZIONI PERVENUTE DURANTE LE CONSULTAZIONI SUL RAPPORTO AMBIENTALE DI VAS DELL'ADP E RELATIVE RISPOSTE

Proponente osservazioni	Protocollo e Data di arrivo	N. Progr.
Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente - ARPA	0011605 TERINF/GEN-A dd 19/02/2019	1A

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	<p>1. Con nota della Scrivente n. 22012 del 15/06/2018 (fase di Scoping finalizzata a definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere del Rapporto Ambientale) sono state richieste delle specifiche informazioni riguardanti le simulazioni di impatto per gli argomenti "qualità dell'aria" ed "impatto acustico" ed, in subordine, con tale nota si osservava quanto segue: <i>"Qualora ciò non fosse possibile, per indisponibilità degli elaborati progettuali o del livello di dettaglio necessario, si chiedono comunque le seguenti elaborazioni a scala di area vasta, da correlarsi alla presenza demografica:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>risultati delle previsioni modellistiche ante e post operam maggiormente dettagliati e commentati, in particolare si raccomanda di quantificare il previsto miglioramento della qualità dell'aria lungo la SS13 (riportato in legenda alle figure di pagg. 63-4-5 solo con l'indicazione "<0");</i> - <i>variazioni relative al clima acustico a seguito della realizzazione dell'opera (a scala di area vasta e correlate alla presenza demografica);</i> <p>tra la documentazione messa a disposizione per la consultazione pubblica (n. 52 Allegati alla DGR n. 2458/2018) non si rilevano informazioni legate specificatamente alle richieste di cui all'elenco sopra riportato.</p>	<p>1. La richiesta delle variazioni relative alla qualità dell'aria e al clima acustico, a seguito della realizzazione dell'opera, è un elemento che potrà essere valutato in maniera più compiuta in fase progettuale, dipendendo evidentemente dalle caratteristiche tecniche e tecnologiche dell'opera stessa e non dalle azioni urbanistiche oggetto dell' AdP e valutate dal RA. Si precisa altresì che sulla pagina web del sito dell'Amministrazione regionale dedicata (http://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVG/ambiente-territorio/pianificazione-gestione-territorio/FOGLIA106/) vi è anche la DGR 1158/2012 di approvazione del progetto preliminare dell'opera.</p> <p>Tra i suoi allegati, l'Allegato 67 "Componenti Rumore ed Atmosfera: indagini e modelli di simulazione" raccoglie le informazioni richieste, come richiamato nel Ra al paragrafo 3.3.1..</p> <p>I contenuti dell'Allegato sopracitato saranno aggiornati e riproposti in sede di VIA. Si ritiene utile specificare nel RA le osservazioni presentate da ARPA FVG.</p> <p>A tal fine, il paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" riporterà i suggerimenti contenuti nell'osservazione.</p> <p align="center">L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>Si integri il paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" con le seguenti indicazioni che dovranno essere sviluppate in fase di progettazione definitiva e di relativa VIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>i risultati delle previsioni modellistiche ante e post operam maggiormente dettagliati e commentati, in particolare si raccomanda di quantificare il previsto miglioramento della qualità dell'aria lungo la SS13 (riportato in legenda alle figure di pagg. 63-4-5 solo con l'indicazione "<0");</i> - <i>le variazioni relative al clima acustico a seguito della realizzazione dell'opera (a scala di area vasta e correlate alla presenza demografica)".</i>
2	<p>1. I documenti relativi alla valutazione degli impatti sull'ambiente e sulla salute sono stati integrati con l'aggiunta di uno studio denominato "Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento atmosferico indotto da traffico a seguito della realizzazione del II lotto della Tangenziale Sud di Udine" che, in estrema sintesi, utilizza quale proxy di possibile impatto al recettore residenziale l'esposizione dei residenti ad un differenziale di traffico per fasce di 50 m (fino a 300m) a partire dagli assi stradali, tenendo conto di informazioni reperite in letteratura scientifica.</p> <p>Tale valutazione, da cui emerge ad ogni modo un complessivo miglioramento a scala di area vasta del livello di esposizione della popolazione alla fonte di pressione "traffico", non affronta in maniera quantitativa il tema ambiente ed in particolare le tematiche "qualità dell'aria" e "impatto acustico".</p>	<p>1. La richiesta di una valutazione numerica dell'impatto atmosferico e acustico, anche in relazione ai limiti di legge, per gli ambiti denominati "hotspot" (ovvero i tratti di strade secondarie che potranno essere interessati da incrementi di traffico a causa dell'effetto "richiamo" e "rilascio" rispettivamente "per" e "da" la nuova arteria), è un elemento che potrà essere valutato in maniera più compiuta in fase progettuale.</p> <p>Si richiamano a supporto i chiarimenti della nota dell'ARPA del 25/02/2019, prot. n. 12104.</p> <p>Si evidenzia che nel RA, al paragrafo 3.3.6 è presentata una sintesi dell'analisi e della valutazione, meglio articolata nell'allegato 67 alla DGR 1158/2012, denominato "Componenti rumore e atmosfera: indagini e modelli di simulazione", relativo agli aspetti acustici e atmosferici e facente parte delle valutazioni effettuate in fase di screening di VIA.</p>	<p>Si integri il paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" con le seguenti indicazioni che dovranno essere sviluppate in fase di progettazione definitiva e di relativa VIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sviluppare una valutazione numerica dell'impatto in termini di qualità dell'aria, anche in relazione ai limiti di legge per i diversi inquinanti, per gli ambiti laddove sia previsto un peggioramento legato all'incremento significativo del flusso veicolare; - sviluppare una valutazione numerica dell'impatto acustico ai recettori residenziali ed eventuali recettori sensibili, anche in relazione ai limiti di legge, per gli ambiti laddove sia previsto un peggioramento legato

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>Il Rapporto Ambientale riporta una sintesi delle valutazioni modellistiche effettuate (non ricomprese tuttavia nella documentazione pubblicata) che si concentra in prevalenza sull'ambito Zugliano-Terenzano, interessato in maniera diretta dall'attraversamento dell'infrastruttura in progetto (cfr.: pagg. 331 e 393). Dall'analisi dei flussi di traffico riportati nel paragrafo 3.1 (informazioni non disponibili negli elaborati valutati nelle precedenti fasi istruttorie dalla Scrivente; pagg. 127 e seguenti del R.A.) è possibile dedurre che vi siano tratti di strade secondarie che verranno interessati da degli incrementi di traffico a causa dell'effetto "richiamo" e "rilascio" rispettivamente <i>per</i> e <i>da</i> la nuova arteria. Tali ambiti non sono stati indagati relativamente alle tematiche "qualità dell'aria" e "impatto acustico" (ad es: tratte stradali in entrata a Udine dal nodo 823 in poi; arco stradale dal nodo 804 al 1006). La scrivente Agenzia non dispone di tutti gli elementi necessari a valutare anche gli impatti diretti/indiretti riguardanti ambiti non interessati direttamente dall'infrastruttura in questione, ancorché territorialmente limitati se confrontati alla scala di area vasta. Al fine di potersi esprimere compiutamente sugli effetti diretti ed indiretti dell'opera, tenendo in debita considerazione anche i possibili hot-spot dove l'infrastruttura potrebbe determinare un aggravio dei fattori di pressione ambientale, si necessiterebbe di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - una valutazione numerica dell'impatto in termini di qualità dell'aria, anche in relazione ai limiti di legge per i diversi inquinanti, per gli ambiti laddove sia previsto un peggioramento legato all'incremento del flusso veicolare; - una valutazione numerica dell'impatto acustico ai recettori residenziali ed eventuali recettori sensibili, anche in relazione ai limiti di legge, per gli ambiti laddove sia previsto un peggioramento legato all'incremento del flusso veicolare. <p>In mancanza di tali informazioni alla scrivente Agenzia non risulta possibile valutare quantitativamente gli impatti in termini di aumento delle concentrazioni di inquinanti atmosferici e dei livelli di rumore, pur a fronte di un complessivo miglioramento delle pressioni sull'ambiente a scala di area vasta di cui si prende atto, così come rappresentato nel Rapporto Ambientale e nello "Studio di prossimità", Allegati 49 e 52.</p>	<p>Si osserva che le valutazioni acustiche più puntuali vanno effettuate sulla base delle specifiche scelte progettuali e dunque in fase di VIA, in quanto la scelta dei materiali, delle soluzioni costruttive e progettuali (asfalti fonoassorbenti, presenza di barriere acustiche, presenza di quinte arboree, ecc.) influenza in modo fondamentale l'effettivo impatto acustico. Si osserva inoltre che nel RA, al paragrafo 7.1.6 è specificamente indicato che tali approfondimenti valutativi dovranno essere sviluppati in fase di VIA, con una serie di indicazioni metodologiche puntuali, desunte in gran parte proprio dalle consultazioni di scoping, oltre che dagli esiti della procedura di VISPA. Vale la pena, infine, ribadire che la VAS che si sta sviluppando ha ad oggetto un Accordo di Programma e non il progetto dell'opera stessa. Pertanto, i contenuti sopracitati saranno sviluppati in sede di VIA. A tal fine, il paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" riporterà i suggerimenti contenuti nell'osservazione.</p> <p style="text-align: center;">L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>all'incremento significativo del flusso veicolare.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
3	<p>1. Considerato inoltre che gli incrementi di traffico risultano coinvolgere anche territori non ricompresi nell'Accordo di Programma (Comuni di Udine e di Passignano di Prato, cfr: archi stradali sopra evidenziati), pare necessario valutare l'opportunità di individuare, fra le mitigazioni previste nell'Accordo, anche possibili misure riguardanti tali aree. In proposito si evidenzia anche l'opportunità di valutare alternative rappresentate da diversi scenari di limitazione/regolamentazione del traffico.</p>	<p>1. L'AdP non prevede misure di mitigazione, bensì "opere di inserimento territoriale". L'AdP impegna altresì la Regione a monitorare la viabilità delle aree coinvolte al fine di rilevare criticità eventualmente non previste e, valutando i risultati, predisporre le necessarie misure di mitigazione. In fase di VIA potrà essere inserita l'estensione dell'area di monitoraggio per le medesime finalità.</p> <p>Pertanto, i contenuti sopracitati saranno sviluppati in sede di VIA. Si ritiene utile specificare nel RA le osservazioni presentate da ARPA FVG. A tal fine, il paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" riporterà i suggerimenti contenuti nell'osservazione.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>Si integri il paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" con i seguenti suggerimenti da considerare in fase di progettazione definitiva e di relativa VIA:</p> <p>- valutare l'opportunità di individuare possibili misure di mitigazione riguardanti aree non ricomprese nell'AdP, per le quali si rilevino criticità significative. In proposito si evidenzia anche l'opportunità di valutare alternative rappresentate da diversi scenari di limitazione/regolamentazione del traffico.</p>
4	<p>Si richiamano inoltre di seguito alcune delle osservazioni formulate con parere ARPA FVG n. 40080 del 29/11/2017:</p> <p>Per quanto concerne gli impatti ambientali derivanti dalle previsioni dell'opera a scala di area vasta si ritiene di evidenziare quali impatti più significativi il rilevante consumo di suolo (pari circa a 158 ha) e l'effetto di cesura ecologica generato dalla realizzazione della strada in previsione.</p> <p>1. Per quanto concerne il consumo di suolo si ritiene significativo l'impatto generato, in considerazione della sua estensione (il sedime stradale interesserà circa 158 ha) e del contesto regionale che vede il Friuli Venezia Giulia già ai primi posti a livello nazionale per suolo impermeabilizzato pro capite ("Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2017" ISPRA, Rapporti 266/2017). Dal punto di vista della valutazione agronomica dei terreni il R.A. riporta che "il tratto Basagliapenta-Campoformido presenta un valore buono, con una piccola porzione di valore ottimo in corrispondenza di Orgnano, mentre il valore decresce verso est, essendo classificato di valore scarso ad eccezione di brevi tratti in corrispondenza di Terenzano, di valore discreto". Da quanto emerge dal R.A. "l'11% della superficie di occupazione presenta formazioni arborea-arbustive (composte in larga prevalenza da siepi campestri)" ed il 7% risulta costituito da formazioni prative ("di cui il 34% circa composto da prati naturali magri in buono-ottimo stato ecologico"). A riguardo si ritiene necessario provvedere ad un'adeguata compensazione delle superfici verdi di pregio che verranno rimosse a seguito della realizzazione dell'opera.</p> <p>2. Per quanto attiene all'effetto di cesura ecologica si concorda con la previsione di mitigare tale effetto prevedendo sotto/sovrappassi per la fauna. Oltre al raccomandare di prevederne in misura adeguata, si ritiene inoltre necessario vengano ridotti al minimo i tratti in trincea al fine di ridurre l'effetto di barriera ecologica. In relazione allo "smembramento dei fondi agricoli" che "porterà alla formazione di porzioni marginali non più utili ad una razionale pratica agricola" il R.A. afferma che "buona soluzione sarebbe di accompagnare l'azione espropriativa con un'azione di rassegnazione delle</p>	<p>1. Si tratta di osservazioni e proposte attinenti il progetto definitivo ed esecutivo, ritenute utili ma propedeutiche alle successive fasi progettuali e, quindi relative alla successiva fase di VIA.</p> <p>Si evidenzia che le NTA dei PRGC vigenti, come modificate dalle Varianti allegate all'AdP, contengono specifiche in merito alle superfici verdi che saranno rimosse e ricollocate a seguito della realizzazione dell'opera, ovvero vedasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per Pozzuolo del Friuli, art. 26, co. 1, lett. A) delle NTA, come modificate a pag. 2 -3 dell'elaborato denominato "Estratto Norme tecniche di Attuazione. Testo vigente e Variante", allegato alla DGR 2458/18; - per Campoformido, art. 24, co.1, lett. C), p.to 2 delle NTA, come modificate a pag. 4 dell'elaborato denominato "Estratto Norme tecniche di Attuazione. Testo vigente e Variante – Estratto obiettivi. Strategie. Testo vigente e Variante", allegato alla DGR 2458/18; - per Lestizza, art. 29 delle NTA, come modificate a pag. 4 -5 dell'elaborato denominato "Estratto Norme Tecniche di Attuazione. Testo vigente e Variante – Estratto obiettivi. Strategie. Testo vigente e Variante", allegato alla DGR 2458/18; - per Basiliano, art. 21, lett B), p.to 1 ter delle NTA, come modificate a pag. 4 -5 dell'elaborato denominato "Estratto Norme tecniche di Attuazione. Testo vigente e Variante – Estratto obiettivi. Strategie. Testo vigente e Variante", allegato alla DGR 2458/18; <p>Al paragrafo 3.3.6 "Territorio, suolo, acqua, aria e clima" del Rapporto ambientale è stato descritto, attraverso dati di livello regionale e comunale (per i soli comuni interessati dall'attraversamento dell'infrastruttura) il fattore ambientale suolo, attraverso gli indicatori relativi al consumo di suolo. Inoltre, è stato descritto lo stato dei prati stabili al paragrafo 3.3.3 "Biodiversità", sono state evidenziate le interferenze tra l'infrastruttura e i prati stabili stessi.</p> <p>Si ritiene utile evidenziare nel RA che, in fase di progettazione definitiva e di relativa VIA, si provveda a un'adeguata compensazione</p>	<p>Punto 1. Si integri il par. 7.1 del RA evidenziando che, in fase di progettazione definitiva e di relativa VIA, si provveda a un'adeguata compensazione delle superfici verdi di pregio che verranno rimosse a seguito della realizzazione dell'opera.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>porzioni residue in modo da cercare di ottimizzare le necessità delle proprietà coinvolte"; opportuno sarebbe venisse valutato di acquisire alcune tra le porzioni residue al fine di un loro recupero, portando i terreni a situazioni di naturalità, quale compensazione degli impatti dell'opera (in aggiunta al previsto ripristino a prato delle aree prossime alla ZSC "Magredi di Campoformido", cfr.: pag. 489 del R.A.). Sempre riguardo agli effetti dell'opera sul comparto agricolo il R.A. sottolinea che "risulta chiaro, quindi, che l'acquisizione del piano strutturale dei singoli Comuni di un'opera come questa non dovrebbe limitarsi all'acquisizione del singolo tracciato, ma anche alla ridefinizione della viabilità del comparto agricolo funzionale alla prevista realtà"; si ritiene opportuno venga valutata la possibilità di cogliere l'occasione della ridefinizione della viabilità del comparto agricolo per rafforzare la connettività ecologica dell'agroecosistema, compensando all'effetto barriera dell'opera con la costituzione di siepi, filari, boschetti, capezzagne inerbite e tutta quella serie di componenti peculiari dell'agroecosistema di cui attualmente il paesaggio agrario risulta in sofferenza. Un tanto risulterebbe tra l'altro coerente con gli indirizzi e direttive del Piano Paesaggistico Regionale (contenute all'interno delle Schede d'Ambito), per quanto riguarda individuazione, salvaguardia e ricostituzione degli elementi verdi di connettivo.</p>	<p>delle superfici verdi di pregio che verranno rimosse a seguito della realizzazione dell'opera.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p> <p>2. Si tratta di osservazioni e proposte attinenti il progetto definitivo ed esecutivo, ritenute utili ma propedeutiche alle succitate fasi progettuali e, quindi relative alla successiva fase di VIA. La tematica riferita all'effetto di cesura ecologica è stata analizzata e considerata nel RA in vari punti del documento fornendo indicazioni da considerarsi nel prosieguo delle attività di progettazione e valutazione ambientale. In particolare, si evidenzia che al par. 7.1.1 sono presentate indicazioni per rendere coerente il progetto definitivo della tangenziale sud con gli aspetti derivanti dal Piano paesaggistico regionale, mentre al par. 2.2.1 è indicato quanto segue: "Il progetto della tangenziale sud – Il lotto dovrà essere pertanto accompagnato da uno studio che si relazioni con l'approccio metodologico previsto dal PPR per la rete ecologica locale di area vasta e da una attenta valutazione di tutte le misure di mitigazione da adottare (i.e., realizzazione sovrappassi e sottopassi, ricostituzione di habitat, ecc. .), per mantenere un livello di permeabilità ecologica del territorio comparabile con quello attuale". Quest'ultima indicazione può essere riportata nel succitato par. 7.1.1. L'AdP, in coerenza con la Rete ecologica del Piano paesaggistico regionale, attraverso la previsioni di opere di mitigazione o di inserimento territoriale dell'infrastruttura viaria, prospetta una ricucitura con il paesaggio agricolo e urbano migliorando, contemporaneamente, le connettività sia sotto il profilo ecologico che paesaggistico in stretta aderenza con gli indirizzi del PPR.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>Punto 2. Si integri il par. 7.1.1 del RA con la seguente indicazione "Il progetto della tangenziale sud – Il lotto dovrà essere pertanto accompagnato da uno studio che si relazioni con l'approccio metodologico previsto dal PPR per la rete ecologica locale di area vasta e da una attenta valutazione di tutte le misure di mitigazione da adottare (i.e., realizzazione sovrappassi e sottopassi, ricostituzione di habitat, ecc. .), per mantenere un livello di permeabilità ecologica del territorio comparabile con quello attuale."</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
5	<p>1. Risulta inoltre interessata dalle previsioni dell'opera l'A.R.I.A. n. 15 "Torrente Cormor" (di cui al D.P.G.R. n. 0143/2002), che stando al Decreto istitutivo determina limitazioni alla pianificazione urbanistica generale; pare pertanto necessario che le previsioni dell'AdP si relazionino alle disposizioni relative all'area tutelata. In ogni caso pare opportuno vengano previste apposite misure di mitigazione nel tratto di attraversamento del torrente Cormor, che dovranno essere oggetto di specifica trattazione nella futura fase progettuale.</p>	<p>1. Il paragrafo 2.2.1 "Pianificazione paesaggistica, territoriale e urbanistica" analizza gli elaborati della Variante al PRGC di Pozzuolo del Friuli: in tale sede si evidenzia che già nella variante era stata rilevata l'interferenza dell'opera nel contesto comunale indicando la necessità di prevedere una mitigazione che tenesse conto anche della fascia in cui scorre il Torrente Cormor (ricade nell'ARIA n. 15, individuata fra l'altro dal PPR quale "Ulteriore contesto"). Il Torrente è inoltre stato riconosciuto tra i beni paesaggistici tutelati ai sensi della Parte III, D.lgs. 42/2004 e s.m.i. (il "Torrente Cormor", art. 142, comma 1, lett c), D.lgs. 42/2004 e s.m.i., e la relativa fascia di rispetto di 150 metri misurata a partire dalla sponda del corso d'acqua stesso) e pertanto, le futura fase progettuale dovrà tener conto di tali aspetti, a tal proposito gli elementi citati sono stati richiamati nel paragrafo 7.1.2 del RA.</p> <p>L'OSSERVAZIONE RISULTA GIÀ ACCOLTA</p>	
6	<p>1. Con riferimento al peggioramento delle condizioni acustiche a scala locale si ricorda che i Comuni dovranno provvedere all'aggiornamento del Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA) rendendolo coerente con la previsioni delle varianti ai PRGC; pare inoltre opportuno si provveda quanto prima alla predisposizione dei PCCA per i territori attualmente ancora sprovvisti, ai sensi della L.R. 16 del 18 giugno 2007 "Norme in materia di tutela dall'inquinamento atmosferico e dall'inquinamento acustico" ss.mm.ii.. La classificazione acustica del territorio comunale, ha l'obiettivo di prevenire, da un lato, il deterioramento di zone non inquinate acusticamente, e di fornire, dall'altro, un valido strumento di pianificazione, di prevenzione e di risanamento dello sviluppo urbanistico, commerciale, artigianale e industriale, soprattutto in considerazione del fatto che il Piano comunale di classificazione acustica deve essere visto come parte integrante della pianificazione territoriale dell'Amministrazione comunale. Si ricorda altresì che le varianti ai PCCA vanno effettuate in accordo con la procedura di cui all'art. 23 comma 4 della L.R. 16/2007. Con specifico riferimento agli abitati di Zugliano e Terenzano per i quali sono stati individuati scenari peggiorativi (è previsto un incremento stimabile in circa 10 dB) sarà opportuno prevedere adeguate misure di mitigazione per i recettori soggetti ad un maggiore impatto; si valuti ad ogni modo di prevedere ulteriori misure di mitigazioni a tutela generale dell'abitato a fronte del significativo incremento rispetto al clima acustico che attualmente caratterizza tali aree.</p>	<p>1. Pur trattandosi di una fase pianificatoria in cui il RA valuta azioni di carattere urbanistico, che attengono il cambiamento di destinazione urbanistica e d'uso di alcune aree per la localizzazione dell'opera e la conseguente apposizione del vincolo preordinato all'esproprio (e non il progetto dell'opera stessa) per estrema chiarezza, si ritiene opportuno integrare il RA con un paragrafo nell'ambito del quale evidenziare la necessità di provvedere all'aggiornamento dei Piani Comunali di Classificazione Acustica (PCCA) rendendoli coerenti con le previsioni delle varianti ai PRGC. Sarà opportuno inoltre sottolineare l'importanza di provvedere quanto prima alla predisposizione dei PCCA per i territori attualmente ancora sprovvisti, ai sensi della L.R. 16 del 18 giugno 2007 "Norme in materia di tutela dall'inquinamento atmosferico e dall'inquinamento acustico" s.m.i.</p> <p>Il Rapporto ambientale contiene un paragrafo, 7.1.6 "Indicazioni inerenti il clima acustico e l'aria" che segnala la necessità di predisporre, nell'ambito della procedura di VIA, un approfondimento relativo all'impatto acustico. A tal fine sarà necessario elaborare uno specifico studio di impatto acustico redatto in coerenza con le disposizioni in materia di tutela dall'inquinamento acustico e con i contenuti indicati nelle linee guida "Criteri per la redazione della documentazione di impatto acustico e clima acustico, ai sensi dell'articolo 18, comma 1, lettera c) della legge regionale 18 giugno 2007, n. 16" approvate con la DGR 2870/2009.</p> <p>Si provvederà a richiedere, con specifico riferimento agli abitati di Zugliano e Terenzano per i quali sono stati individuati scenari peggiorativi (è previsto un incremento stimabile in circa 10 dB)</p>	<p>Si inserisca nel RA un nuovo paragrafo denominato "Indicazioni per la pianificazione comunale di settore" al Capitolo 7 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" del Rapporto ambientale nell'ambito del quale si segnali la necessità di provvedere all'aggiornamento dei Piani Comunali di Classificazione Acustica (PCCA) rendendoli coerenti con la previsioni delle varianti ai PRGC e, nel contempo, raccomandare di provvedere quanto prima alla predisposizione dei PCCA per i territori attualmente ancora sprovvisti, ai sensi della L.R. 16 del 18 giugno 2007 "Norme in materia di tutela dall'inquinamento atmosferico e dall'inquinamento acustico" ss.mm.ii..</p> <p>Si integri il paragrafo 7.1.6 "Indicazioni inerenti il clima acustico e l'aria" con la richiesta di effettuare uno specifico approfondimento per gli abitati di Zugliano e Terenzano per i quali sono stati individuati scenari peggiorativi (è previsto un incremento stimabile in circa 10 dB) e l'opportunità di prevedere adeguate misure di mitigazione per i recettori soggetti ad un maggiore impatto. Se necessario, si valuti l'opportunità di prevedere ulteriori misure di mitigazioni a tutela generale dell'abitato a fronte del significativo incremento rispetto al clima acustico che attualmente caratterizza tali aree.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
		<p>l'opportunità di prevedere adeguate misure di mitigazione per i recettori soggetti ad un maggiore impatto. Si valuterà l'opportunità di prevedere ulteriori misure di mitigazioni a tutela generale dell'abitato a fronte del significativo incremento rispetto al clima acustico che attualmente caratterizza tali aree.</p> <p>L'OSSERVAZIONE E' ACCOLTA</p>	
7	<p>1. Riguardo all'impatto sulla componente acqua il R.A. evidenzia due possibili criticità relative agli impatti da <i>run-off</i> stradale: una relativa all'alto grado di vulnerabilità della falda, l'altro legato all'attraversamento del nuovo tratto viario con le linee di deflusso della rete idrica superficiale (torrente Cormor e canali irrigui); si evidenzia che tale interferenza risulterà ancora più accentuata nel caso dei tratti in trincea. Come accennato all'interno del RA sarà da preferirsi una gestione delle acqua provenienti dal manto stradale che limiti o escluda lo scarico nel sottosuolo (pozzi disperdenti) in considerazione della vulnerabilità della falda. Non risultano esplicitate le modalità con cui si intende superare le criticità relative all'interferenza del progetto con il reticolo idrico (irriguo e non): particolare attenzione andrà quindi posta nella futura fase progettuale, anche rispetto al garantire la continuità ecologica in corrispondenza dei corsi d'acqua (e relative sponde).</p>	<p>1. Si tratta di osservazioni attinenti il progetto definitivo ed esecutivo, ritenute utili ma propedeutiche alle succitate fasi progettuali e, quindi relative alla successiva fase di VIA, tuttavia si evidenzia quanto segue.</p> <p>La tematica relativa agli impatti da <i>run-off</i> stradale generabili dalla realizzazione dell'infrastruttura sono stati considerati in varie sezioni del Rapporto ambientale. Dapprima, nell'analisi di coerenza con gli strumenti di pianificazione vigenti (cfr. par. 2.2.1) è stata messa in evidenza la prescrizione, indicata dal PRITMML di prevedere sistemi per la raccolta ed il trattamento delle acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali, in modo tale da contribuire al perseguimento degli obiettivi del PTA (aspetto progettuale richiamato anche dal comma j) dell'articolo 29, NTA del PRITMML).</p> <p>Inoltre, la previsione di sistemi di raccolta delle acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali trova coerenza con l'azione n. 8 del PTA ed è riferita agli articoli 24 – 33, NTA del Piano (cfr. paragrafi 5.6.2, 5.6.3 e capitolo 7 del presente Rapporto ambientale). In relazione agli aspetti di incidenza ambientale, per consentire la conservazione e il mantenimento delle specie o habitat dei siti appartenenti alla Rete Natura 2000, è importante perseguire gli obiettivi di qualità ambientale per i corpi idrici (superficiali o sotterranei) del PTA che riguardano, appunto, la previsione di sistemi per la raccolta ed il trattamento delle acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali.</p> <p>La tematica è stata richiamata anche nel paragrafo 2.3 "Verifica della coerenza con gli obiettivi di sostenibilità" che richiama la necessità di individuare, attraverso la fase di progettazione, accorgimenti finalizzati a considerare idonei sistemi di raccolta e trattamento per le acque meteoriche per minimizzare i carichi inquinanti nei corpi idrici e nelle falde acquifere.</p> <p>L'analisi dello stato del fattore ambientale "Acqua" (paragrafo 3.3.6 "Territorio, suolo, acqua, aria e clima" del RA) evidenzia la tipologia di impatti generabili dal <i>run-off</i> stradale conseguente l'esercizio della tangenziale sud (Il lotto) evidenziando la necessità di approfondire, nelle successive fasi progettuali, le interferenze tra il tracciato viario di progetto e l'assetto idrografico delle aree interessate, considerando anche le problematiche derivanti dai tratti in trincea. Inoltre, in considerazione dell'alto grado di vulnerabilità della falda, si è evidenziato che si ritiene preferibile il rilascio delle acque</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
		<p>provenienti dalla piattaforma stradale sul suolo piuttosto che nel sottosuolo (pozzi disperdenti).</p> <p>Tali elementi di criticità sono stati evidenziati anche nelle sezioni del Rapporto ambientale dedicate alla valutazione delle Azioni e nello specifico per l'Azione A (paragrafo 4.3.1.), per le Azioni nel Comune di Pozzuolo del Friuli (paragrafo 4.4.1) e per le Azioni nel Comune di Lestizza (paragrafo 4.4.3). La sezione del Rapporto ambientale dedicata alla valutazione di incidenza richiama tra le Misure di conservazione delle ZSC della regione biogeografia continentale (paragrafo 5.5.1), quale azione di Gestione attiva, la necessità per i progetti di nuova realizzazione di autostrade e strade extraurbane, di realizzare una rete di captazione/scolo che trattenga le acque di prima pioggia e le indirizzi ad opportuni sistemi di raccolta e/o trattamento. Inoltre viene fatto richiamo alle prescrizioni indicate dal PRITMML (paragrafo 5.6.2 "Relazioni con il PRITMML") e le previsioni del PTA (paragrafo 5.6.3 "Relazioni con il PTA".</p> <p>Infine, al Capitolo 7 del Rapporto ambientale, ai paragrafi 7.1.3 "Indicazioni derivanti dal PRITMML" e 7.1.4 "Indicazioni inerenti la tutela della risorsa idrica" sono sistematizzate le summenzionate indicazioni del PRITMML e le previsioni derivanti dal PTA di cui tener conto nelle successive fasi di progettazione al fine di delineare le modalità necessarie per superare le criticità evidenziate relativamente all'alto grado di vulnerabilità della falda, all'attraversamento del nuovo tratto viario con le linee di deflusso della rete idrica superficiale (torrente Cormor e canali irrigui) con specifici accorgimenti per i tratti in trincea. Per quanto riguarda gli aspetti relativi alla tutela della risorsa idrica nello specifico si rimanda alle deduzioni istruttorie relative alle osservazioni del Servizio Difesa del suolo.</p> <p>L'OSSERVAZIONE RISULTA GIÀ ACCOLTA</p>	
8	<p>1. Per quanto riguarda la valutazione delle alternative progettuali (di tracciato e di regolamentazione dei flussi di traffico) si raccomanda nella futura fase di VIA una trattazione di maggior dettaglio e che riporti anche un inquadramento cartografico delle stesse.</p>	<p>1. Delle indicazioni richieste si terrà conto in fase di VIA.</p> <p>L'OSSERVAZIONE E' ACCOLTA</p>	<p>Si integri il paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" con i suggerimenti contenuti nell'osservazione:</p> <p>- si raccomanda nella futura fase di VIA una trattazione di maggior dettaglio, che riporti la valutazione delle alternative progettuali (di tracciato e di regolamentazione dei flussi di traffico) e anche un inquadramento cartografico delle stesse.</p>
9	<p>1. Si concorda con l'impostazione riguardante il monitoraggio (che par. 4.4.2 e al Cap. 6 identifica oltre al monitoraggio delle componenti ambientali anche il monitoraggio delle azioni di AdP riguardanti mitigazioni ed opere di inserimento ambientale), demandando alla futura fase di VIA un maggior</p>	<p>1. La richiesta di un monitoraggio per gli ambiti territoriali non indagati né ricompresi nell'AdP (individuati nell'ambito territoriale ed ambientale di riferimento di cui al paragrafo 3.1 del RA e caratterizzati da un aumento significativo dei volumi di traffico a seguito della</p>	<p>Nell'ambito del RA, ed in particolare nel paragrafo 7.1, siano evidenziati i tratti stradali caratterizzati da significativo aumento dei flussi di traffico previsti e, rispetto a questi tratti, siano articolate le indicazioni</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>livello di dettaglio (punti di misura, parametri, frequenze, ...). Si segnala ad ogni modo che nella sezione relativa alla VIA del sito dell'Agenzia sono rinvenibili le Linee Guida generali ARPA FVG su come predisporre Monitoraggio ed informazioni utili aggiuntive. In generale pare importante ricordare che i dati di monitoraggio relativi alla qualità dell'aria dovranno sempre essere associati dal relativo dato di volume di traffico. Pare inoltre opportuno si preveda di monitorare anche il previsto effetto positivo sulla SS13 e pare infine necessario prevedere azioni di mitigazione sulla viabilità di primo e secondo livello interessata dall'opera qualora il monitoraggio <i>post-operam</i> evidenzi incrementi significativi di traffico veicolare o problemi di congestione stradale. Con specifico riferimento agli ambiti territoriali non indagati né ricompresi nell'Accordo di Programma che potrebbero essere interessati da incrementi di traffico pare necessario vengano individuate adeguate misure di monitoraggio dedicate oltre a quelle previste per "specifico monitoraggio "puntuale" dei flussi di traffico" descritto al Capitolo 6, finalizzate altresì all'individuazione delle eventuali opere di mitigazione che si renderanno necessarie.</p>	<p>realizzazione dell'opera), è un elemento che potrà essere valutato in maniera più compiuta in fase progettuale. L'OSSERVAZIONE E' ACCOLTA</p>	<p>relative ad analisi e approfondimenti di cui tenere conto in fase di progettazione e di relativa VIA.</p>
10	<p>1. Infine, a titolo collaborativo, ignorando quali possano essere le specifiche del modello utilizzato e le assunzioni fatte alla base dello stesso che possano giustificare delle approssimazioni nelle stime dei veicoli/giorno, si segnala, per le verifiche del caso, che da un controllo sommario effettuato dalla Scrivente allo scopo di comprendere quali potessero essere i tratti di strade secondarie interessati dagli effetti di traffico indotto è emerso che la differenza tra il totale dei veicoli in entrata ed in uscita da un dato nodo risulta essere diversa da "0"; se spesso volte l'errore risulta trascurabile in rapporto al volume di traffico totale passante per il nodo in un caso invece lo scarto tra numero di mezzi in entrata ed in uscita è risultato all'incirca 16% (nodo 824 relativamente ai mezzi pesanti stimati per lo scenario di progetto; circa 14% invece per lo scenario al T_0), mentre in altri tale differenza risulta essere nell'ordine del 11-13% (nodo 1027 relativamente ai mezzi pesanti stimati per lo scenario al T_0 e di progetto).</p>	<p>1. Si precisa che i nodi del grafo stradale indicati non sono "nodi di rete" ma "centroidi di zona" e, pertanto, la somma non è necessariamente 0. I centroidi sono collegati alla rete mediante un arco fittizio che assume il volume di traffico generato e attratto dalla zona. L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	

Proponente osservazioni	Protocollo e Data di arrivo	N. Progr.
Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente - ARPA	0012442 TERINF/GEN-A dd 25/02/2019	1B

Nota	Tema Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	1. Con riferimento alla Ns. nota n. 5638 del 19/02/2019 ed al successivo incontro tenutosi in data 25/02/2019 richiesto da codesta Direzione volto ad ottenere chiarimenti in merito alle osservazioni fornite, si precisa che il mancato approfondimento puntuale relativo alla valutazione degli impatti legati all'incremento di traffico nelle aree territorialmente circoscritte come evidenziate dalla nota della scrivente Agenzia, non pregiudica la valutazione complessivamente positiva dei contenuti della documentazione di VAS inerente l'Accordo di Programma, che si conferma con la presente, con le seguenti indicazioni.	Si prende atto	
2	1. In sede di VIA, la quantificazione degli impatti traffico-correlati (in particolare in relazione alla matrice aria ed all'impatto acustico) nelle aree laddove sia previsto un peggioramento legato all'incremento del flusso veicolare, dovrà essere oggetto di specifico approfondimento ed indagine. Un tanto dovrà essere funzionale all'identificazione di adeguate misure di mitigazione, anche in ambiti territoriali attualmente non ricompresi dall'AdP, qualora in sede di valutazione degli impatti venga evidenziato un superamento dei valori soglia previsti da norma o un significativo peggioramento ambientale.	Si prende atto	

Proponente osservazioni	Protocollo e Data di arrivo	N. Progr.
REGIONE FVG - Direzione centrale ambiente ed energia – Servizio difesa del suolo	0011901/TERINF/GEN-A del 22/02/2019	2

Nota	Tema Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	<p>1. La presente conferma le osservazioni già espresse con nostra nota 52861/P del 04/12/2017 che qui si riporta:</p> <p>“Si ritiene di concordare con l'impostazione generale del progetto in quanto le opere di mitigazione ambientale del proposto tracciato tengono generalmente in considerazione la fragilità idrologica ed idraulica dei territori attraversati. In particolare gli elaborati fanno riferimento alla relazione idraulica del progetto preliminare (approvato con DGR n.1158/2012), a firma dell'ing. Nino Aprilis, nella quale vengono forniti i dati idraulici necessari per la progettazione delle opere principali che interferiscono con il torrente Cormor e con la lavia di Galleriano indicando altresì le necessarie opere di difesa idraulica. In particolare, per la risorsa “acqua” e coerentemente con le competenze dello scrivente Servizio, si ritiene di dover evidenziare che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'intersezione con il t. Cormor presso la località Zugliano nel Comune di Pozzuolo del Friuli avviene in corrispondenza della cassa di espansione già prevista dal Piano Stralcio per la difesa idraulica del t. Cormor (approvato con Decreto del Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia n. 188/09). La previsione della succitata opera di laminazione è stata successivamente confermata dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei Bacini Regionali (PAIR) approvato con DPR n.28 dd. 01.02.2017 (pubblicato sul BUR n. 6 dd. 08.02.2016) e dal Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (2007/60/CE, recepita con DLgs 49/2010) approvato con delibera n. 1 del Comitato Istituzionale dd. 03.03.2016. Data la potenziale interferenza della proposta infrastruttura con il flusso idrico derivato nella cassa di espansione dal t. Cormor in caso di piena, si raccomanda che in fase di progettazione definitiva ed esecutiva vengano presi in considerazione tutti gli accorgimenti possibili onde minimizzare le interferenze con i flussi idrici soprattutto con l'opera di presa della cassa stessa, come già evidenziato dallo studio dell'ing. Aprilis in sede di progettazione preliminare; - l'intersezione con la lavia di Galleriano nel comune di Basiliano avviene con un passaggio in trincea. Si raccomanda l'implementazione delle misure di mitigazione richiamate dalla relazione idraulica della progettazione preliminare approvata a firma dell'ing. Aprilis nella consapevolezza che il contesto morfologico e territoriale è radicalmente cambiato rispetto all'alluvione del 1920 a seguito delle opere di infrastrutturazione del territorio”. 	<p>1. Pur trattandosi di osservazioni attinenti il progetto definitivo ed esecutivo, sono ritenute utili e propedeutiche alle succitate fasi progettuali e si propone di farne rimando nel RA, integrando il paragrafo 7.1.4, nell'ambito del quale sono già presenti indicazioni da considerare in fase progettuale che tengono conto della necessità di risolvere le interferenze con i flussi idrici derivanti dalla cassa di espansione del torrente Cormor e delle opere che interferiscono con la lavia di Galleriano.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>Si integri il par. 7.1.4 del RA, puntualizzando le seguenti indicazioni di cui tenere conto in fase di progettazione definitiva e di relativa VIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - si raccomanda che in fase di progettazione definitiva ed esecutiva vengano presi in considerazione tutti gli accorgimenti possibili onde minimizzare le interferenze con i flussi idrici, soprattutto con l'opera di presa della cassa stessa, come già evidenziato dallo Studio idraulico allegato al progetto preliminare approvato con DGR 1158/2012; - si raccomanda l'implementazione delle misure di mitigazione richiamate dallo Studio idraulico di cui al punto precedente, nella consapevolezza che il contesto morfologico e territoriale è radicalmente cambiato rispetto all'alluvione del 1920 a seguito delle opere di infrastrutturazione del territorio. <p>Si integri il paragrafo 7.1.4 “Indicazioni inerenti la tutela delle risorse idriche” evidenziando le criticità relative all'interferenza del progetto con il reticolo idrico come riportate negli allegati alla DGR n.1158/2012 relativi al progetto preliminare.</p>

Nota	Tema Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
2	<p>1. Per quanto riguarda il principio dell'invarianza idraulica, l'articolo 12 del regolamento approvato con D.Pres 083/2018 prevede che le varianti degli strumenti urbanistici adottate prima dell'entrata in vigore del regolamento stesso (avvenuta in data 12 aprile 2018) non sono soggette allo stesso.</p> <p>Ne consegue che, essendo la data dell'avvenuta adozione delle varianti di cui qui si discute antecedente all'entrata in vigore del regolamento, seppure con la particolarità dell'essere associate al procedimento di VAS nel quadro di specifico Accordi di Programma, in questa fase non trova applicazione il regolamento sull'invarianza idraulica.</p> <p>Lo stesso troverà invece puntuale applicazione in sede di redazione della fase progettuale utile per ottenere le singole autorizzazioni alla realizzazione dell'opera.</p>	<p>1. Si ritiene utile evidenziare quanto osservato nel RA, al fine di fornire un riferimento importante per la fase di progettazione definitiva e di relativa VIA.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>Si integri il par. 7.1.4 del RA, puntualizzando le seguenti indicazioni di cui tenere conto in fase di progettazione definitiva e di relativa VIA:</p> <p>- in fase progettuale, con riferimento al principio dell'invarianza idraulica, sia applicato il "Regolamento recante disposizioni per l'applicazione del principio dell'invarianza idraulica di cui all'articolo 14, comma 1, lettera k) della legge regionale 29 aprile 2015, n. 11 (disciplina organica in materia di difesa del suolo e di utilizzazione delle acque)", pubblicato sul BUR n° 15 del 11/04/2018.</p>

<i>Proponente osservazioni</i>	<i>Protocollo e Data di arrivo</i>	<i>N. Progr.</i>
REGIONE FVG - Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche – Servizio biodiversità	0012089 TERINF/GEN-A del 25/02/2019	3

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	<p>1. Lo scrivente Servizio con nota prot. n. 124035 del 21/11/2017 (che per comodità si allega in copia) aveva espresso il parere di competenza sull'Accordo di programma in oggetto, comprensivo del Rapporto ambientale; il processo di VAS in oggetto e il Rapporto ambientale è stato rinnovato in seguito agli esiti della Valutazione di Impatto sulla Salute per la Pubblica Amministrazione (VISPA). La documentazione presentata non ha aggiunto nuovi elementi di valutazione di competenza del Servizio, pertanto si confermano le osservazioni già formulate con la nota succitata.</p> <p>Per quanto riguarda l'espressione di un parere relativo alla previsione urbanistica dell'opera in oggetto sui prati stabili tutelati dalla L.R. 9/2005 e s.m.i., si rileva che la documentazione presentata è tecnicamente carente in quanto mancano le planimetrie che identifichino le superfici dei prati che saranno ridotti, suddivisi per tipologia, e la quantificazione delle aree che saranno oggetto delle opere di mitigazione e riqualificazione ambientali per realizzare gli interventi compensativi previsti dall'art. 5 della L.R. 9/2005; si precisa che nel caso in esame le compensazioni dovranno essere realizzate su superfici almeno pari a quelle ridotte e non ricomprese nell'inventario dei prati stabili e dovranno essere eseguite secondo le modalità riportate nell'allegato C della L.R.9/2005.</p> <p>Si richiede pertanto una rappresentazione cartografica, al livello progettuale attualmente definito, con indicazione dei prati stabili interessati dal tracciato e delle aree in cui si prevede di individuare le relative compensazioni.</p>	<p>1. Non si concorda con l'affermazione per cui <i>"la documentazione presentata non ha aggiunto nuovi elementi di valutazione di competenza del Servizio"</i>, in quanto la documentazione adottata con DGR 2458/2018, ed in particolare il RA, ha approfondito la tematica relativa ai Prati stabili attraverso l'integrazione del par. 3.3.3 con l'identificazione, anche grafica, dello stato di fatto dei prati stabili in relazione all'area in cui è localizzato il tracciato, nonché attraverso specifici riferimenti a questa tematica nell'ambito delle valutazioni (cfr capitolo 4 del RA).</p> <p>Si ritiene tuttavia utile integrare il RA definitivo con l'indicazione in base alla quale le informazioni richieste dovranno essere fornite prima della successiva fase di VIA, nell'ambito della richiesta di autorizzazione alla riduzione di superficie di prati stabili in deroga, ai sensi dell'art. 5 della legge regionale 9/2005.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p>	<p>Si integri il RA indicando al paragrafo 7.1 che nelle successive fasi di progettazione definitiva e di VIA sarà necessario predisporre e presentare la documentazione secondo le modalità riportate nell'allegato C della legge regionale 9/2005 per l'esame degli interventi compensativi di cui l'art. 5 della legge citata, al fine di assumere la relativa autorizzazione.</p>

Proponente osservazioni	Protocollo e Data di arrivo	N. Progr.
Azienda Sanitaria Universitaria Integrata di Udine - ASUIUD	0012102/TERINF/GEN-A dd 22/02/2019	4

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	<p>1. Relativamente all' "Analisi degli impatti significativi sull'ambiente" di cui alla Lettera F dell'Allegato VI, parte II del D.Lgs 152/06, trattati nei capitoli 3, 4 e 5 del Rapporto Ambientale, le parti di maggior interesse per quanto riguarda la tutela della salute pubblica, sono quelle che riguardano l'aria, la popolazione e la salute; questi impatti sono stati valutati principalmente con l'analisi di prossimità. Altri aspetti da considerare sono il rumore, l'incidentalità e gli impatti sulle acque superficiali e sul suolo; questi temi sono trattati in vari paragrafi del Rapporto Ambientale (paragrafo 3.3.5 "Interazione tra fattori ambientali" al punto "Rumore" e al paragrafo 3.3.6. "Territorio, suolo, acqua aria e clima" al punto "Traffico e incidentalità") Sempre a tutela della salute pubblica sono importanti anche le "Mitigazioni e compensazioni ambientali" di cui alla lettera G del sopraccitato allegato VI trattate nei capitoli 4, 5 e 7 del Rapporto Ambientale, e la "Valutazione delle alternative di Piano/Progetto" di cui alla lettera H dell'Allegato VI, trattate ai capitoli 3 e 4. Con riferimento alla lettera G si rileva che fra le azioni di valenza sovracomunale previste dall'Accordo di Programma è prevista l'Azione C - Individuazione puntuale delle misure di mitigazione e delle specifiche dell'azione di monitoraggio che saranno effettuate nell'ambito della VIA del progetto, tenendo conto delle indicazioni della VAS, e la Lettera I "Descrizione delle misure previste in merito al controllo e monitoraggio degli impatti" (trattate Capitoli 4 e 6).</p> <p>1) Popolazione e salute umana. Nell' "Analisi degli impatti significativi sull'ambiente" al punto 3.3.2 "Popolazione e salute umana", dopo una descrizione generale degli aspetti demografici della popolazione residente, occupazionali ed economici, si rimanda alla analisi di prossimità, paragrafi 3.2, 4.3.2 (che non corrispondono propriamente al titolo riportato "Il modello di prossimità: la valutazione degli effetti" ma si riferiscono al monitoraggio dei flussi di traffico) e 4.6.1 (anziché 4.7.1 - "Il modello di prossimità: conclusioni").</p> <p>Relativamente all'Analisi di prossimità si fanno le seguenti considerazioni:</p>	<p>1. L'osservazione evidenzia la presenza di errori materiali al paragrafo 3.3.1 "Il percorso metodologico e la classificazione DPSIR" alla descrizione del fattore ambientale "Popolazione e salute" e non al paragrafo 3.3.2 come riportato nell'osservazione. I citati errori che richiamano il modello di prossimità, sono presenti anche al paragrafo 4.2.1 "Approccio metodologico per la valutazione ambientale".</p> <p>Si prende atto degli errori materiali segnalati per i quali si procederà a riportare correttamente i riferimenti evidenziati.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>Errore materiale. Si indichino correttamente i riferimenti citati nella descrizione del fattore ambientale "Popolazione e salute" ai paragrafi 3.3.1 "Il percorso metodologico e la classificazione DPSIR" e 4.2.1 "Approccio metodologico per la valutazione ambientale".</p> <p>Si sostituisca la definizione come segue: <i>"popolazione e salute: comprende una descrizione generale degli aspetti demografici della popolazione residente, degli aspetti sanitari, occupazionali ed economici. Approfondimenti relativi agli aspetti di salute sono descritti ai paragrafi 3.2 "Il metodo di prossimità: lo stato di fatto", 4.2.2 "Il modello di prossimità: la valutazione degli effetti" e 4.6.1 "Il modello di prossimità: conclusioni" del Rapporto ambientale".</i></p>
2	<p>Analisi di prossimità nell' "Area Totale" e "Area Ristretta". Si segnala che nella "Analisi di prossimità" vi sono alcuni errori o incongruenze in alcune tabelle e mappe; gli errori di trascrizione o refusi comunque non dovrebbero inficiare sostanzialmente la validità generale del modello di prossimità e la</p>	<p>I refusi e gli errori di stampa devono essere corretti nella versione definitiva.</p> <p>L'osservazione segnala un refuso nella tabella a pag. 172.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>Errore materiale Si correggano i refusi e gli errori di stampa devono essere corretti nella versione definitiva.</p> <p>Errore materiale Si corregge il titolo della tabella a pag. 172 del RA e del report "modello di prossimità" e si</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>valutazione complessiva dell'analisi dei flussi di traffico. Va tenuto conto che l'analisi di prossimità ha un valore orientativo per la valutazione degli impatti del progetto, in quanto: i modelli di prossimità vengono utilizzati in numerosi studi epidemiologici con diversi tipi strade ad alto traffico e con volumi di traffico molto differenti ma è difficile estrapolare e trasferire i risultati di questi studi a scenari con puntuali variazioni dei volumi di traffico; le simulazioni che rappresentano in maniera puntuale i flussi di traffico futuri nei singoli archi stradali hanno comunque margini di incertezza sia nello scenario post operam, che, in misura maggiore, se si volessero considerare scenari futuri con previsioni di crescita o comunque di modifiche del traffico, di interventi sulla rete viaria, di trasformazioni urbanistiche (e dei poli di generazione e d'attrazione della mobilità), e demografiche.</p> <p>Esaminando i dati contenuti nell'"Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento atmosferico a seguito della realizzazione del II lotto della tangenziale Sud di Udine" e del "Rapporto Ambientale" si prende atto che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nella cosiddetta "area ristretta" (comprendente i Comuni di Campofornido, Lestizza, Pasian di Prato, Pozzuolo del Friuli e Udine) e nell'"area totale" il numero di esposti che passa da una classe di esposizione inferiore a 10000 veicoli a superiore a 10000 veicoli alle distanze da 50 a 300 metri è poco significativa. Nell'"area totale" nelle fasce a distanza di 50, 100, 150, 200 e 250 metri nessuna residenza passerebbe, secondo l'analisi effettuata, ad una esposizione ad alto traffico, mentre a 300 metri passerebbe ad una esposizione ad alto traffico lo 0,01% dei residenti (pari a 6 persone) (pag. 183 del Rapporto ambientale; a pag. 172 per errore sono riportati 500 esposti (1,3%) da meno a più di 10000 veicoli totali, ma in realtà si riferisce al passaggio da meno a più di 2500 veicoli pesanti). D'altro canto un certo numero di residenti già esposto ad un flusso di più di 10000 veicoli verrà esposto ad un incremento del flusso, così come un certo numero degli esposti a flusso inferiore a 10000 verrà esposto ad un incremento del flusso pur se inferiore ai 10000 veicoli. Infine un certo numero di residenti esposti a flussi di traffico inferiori o superiori a 10000 veicoli verrà esposto ad una riduzione dei flussi di traffico senza passare dalla classe di esposizione inferiore a 10000 a quella superiore a 10000, o passando da una classe all'altra. Si stima che il 68% della popolazione residente entro i 300 metri sarà esposta ad una riduzione dei flussi di traffico (di cui il 3,6% un calo di più di 10000 veicoli), e il 20% sarà esposta ad un aumento. <p>Facendo un bilancio generale è maggiore la popolazione che verrà esposta ad una riduzione di veicoli (sia rimanendo nella stessa classe che retrocedendo di classe di esposizione) che quella esposta ad un incremento, tuttavia è importante dal punto di vista sanitario conoscere anche l'entità degli incrementi o decrementi e la distribuzione sul territorio della popolazione esposta. Ciò perché, pur non essendo definito un preciso</p>	<p>L'Analisi di prossimità con le tabelle "Indicatori statistici della differenza tra +1 e +10.000 veq/g (e tra -1 e -10.000) tra flussi di traffico di progetto e stato di fatto mostra proprio qual è l'entità degli incrementi per le percentuali di popolazione. Queste analisi dei percentili sono state effettuate per l'area complessiva, per quella ristretta e per ogni comune.</p> <p>Gli indicatori statistici proposti nelle tabelle da pag. 16 e seguenti della relazione "Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento atmosferico indotto da traffico a seguito della realizzazione del secondo lotto della tangenziale sud di Udine" permettono di avere un primo quadro complessivo (su macroarea o singolo Comune) di come si modificano le esposizioni a volumi di traffico dopo la realizzazione del II lotto della tangenziale sud di Udine.</p> <p>In particolare, si può valutare in termini quantitativi, anche se aggregati, la differenza dei flussi di traffico categorizzando la popolazione esposta in percentili. A titolo di completezza saranno comunque integrate nel rapporto "Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento atmosferico indotto da traffico a seguito della realizzazione del secondo lotto della tangenziale sud di Udine" le mappe che mostrano la distribuzione spaziale della popolazione suddivisa per percentili, a cui è associato il range del delta di esposizione. Le mappe proposte permetteranno di visualizzare agevolmente la popolazione con maggiori valori delta rispetto alla popolazione con valori di delta molto contenuti. Le mappe mostreranno sia i dati per i veicoli complessivi, sia per i soli mezzi pesanti, specificatamente per le analisi di prossimità entro 50mt, 150mt e 300mt dalle singole residenze della popolazione in studio.</p> <p>Inoltre, verranno integrate le mappe, con i medesimi criteri di stratificazione di quelle sopra esposte, che permetteranno la visualizzazione dei volumi di traffico, categorizzando i volumi di traffico. La scelta di mostrare le mappe per le sole analisi di prossimità per distanze entro 50mt, 150mt o 300mt permette di paragonare tre livelli di analisi di prossimità con gradi diversi di accuratezza dei volumi di traffico, in quanto il modello a 50mt è quello meno realistico: utilizza solo gli archi stradali che pesano entro 50mt dalle residenze della popolazione. Il modello a 300mt, invece, è quello più realistico in quanto utilizza il peso di infrastrutture che si trovano entro un raggio di 300mt dalla residenza.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p> <p>Si ritiene opportuno che siano evidenziati tutti i tratti stradali caratterizzati da significativo aumento dei flussi di traffico previsti e, rispetto a questi tratti, siano articolate le indicazioni di cui tenere conto in fase di progettazione e di relativa VIA.</p>	<p>correggono i valori all'interno della tabella inserendo i dati corretti riferiti ai veicoli totali e non ai soli mezzi pesanti come erroneamente inserito nel report "modello di prossimità"</p> <p>S'integri il report dell'"Analisi di prossimità" - prevedendo apposite mappe che mostrano la distribuzione spaziale della popolazione suddivisa per percentili, a cui è associato il range del delta di esposizione e in particolare permettano di identificare in maniera puntuale la popolazione esposta a volumi di traffico maggiori a 20.000 veicoli/giorno.</p> <p>Nell'ambito del RA, ed in particolare nel paragrafo 7.1, siano evidenziati tutti i tratti stradali caratterizzati da significativo aumento dei flussi di traffico previsti e, rispetto a questi tratti, siano articolate le indicazioni di</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>coefficiente di incremento del rischio con l'aumento dei veicoli (ed essendo stati ricercati nella maggior parte degli studi epidemiologici gli effetti sanitari sui residenti vicino a strade con un flusso di più di 10000 veicoli, variabile a seconda degli studi epidemiologici fino a oltre 100000), un aumento significativo dei flussi veicolari dovrebbe comunque aumentare presumibilmente il rischio sanitario (particolarmente a flussi già significativamente superiori a 10000 veicoli come si riscontra nell'area analizzata dove si superano anche i 500000 veicoli/ giorno).</p> <p>Nell'area totale" a 50 metri si rileva che aumenteranno gli esposti a meno di 10000 veicoli dopo la realizzazione dell'opera e in percentuale maggiore aumenteranno all'interno di questo gruppo gli esposti a meno di 5000 veicoli. Man mano che aumenta la distanza dalle strade fino a 300 metri, la percentuale di esposti a meno di 10000 veicoli si prevede che aumenterà di meno, in proporzione, restando comunque sempre superiore rispetto allo stato di fatto, e la proporzione di chi sarà esposto a meno di 5000 veicoli rimarrà simile a quella prevista a distanze minori.</p> <p>La quota di popolazione esposta a flussi di traffico più elevati, maggiore di 25000 veicoli, rimarrà invece abbastanza costante in proporzione alla popolazione complessiva sia prima che dopo la realizzazione dell'opera e sia a 50 metri che a 300 metri; questo potrebbe significare che la maggior parte degli esposti a flussi di traffico molto alti si trova distribuita omogeneamente a varie distanze da strade ad alto traffico esistenti (probabilmente Tangenziale Ovest, autostrada A23 i cui flussi di traffico si sommano nella analisi di prossimità e SR 353) e non dovrebbe subire notevoli modifiche dell'esposizione a seguito della realizzazione dell'opera, ma sarebbe comunque opportuno venissero presi in considerazione interventi sul traffico per ridurre l'esposizione; (un maggior dettaglio si può avere esaminando i dati a livello comunale). All'interno di questa classe di esposizione la distribuzione fra sottoclassi è abbastanza omogenea ante e post operam, solo la sottoclasse di esposizione da 65000 a 70000 veicoli totali dovrebbe scomparire post operam; la sottoclasse tra 25000 e 35000 veicoli è la maggiore sia ante che post operam. Dalla lettura dei diagrammi a torta è difficile capire esattamente dove si trovano queste classi di esposti; è possibile esaminare i dati per i Comuni, dove plausibilmente dovrebbero verificarsi più impatti sui flussi di traffico, ma i dati riguardano l'intero Comune e non specifiche aree vicine agli assi stradali; maggiori informazioni si possono ricavare dalla analisi incrociata delle mappe in cui sono riportate le residenze degli esposti, (suddivisi per 4 classi di variazione dell'esposizione), e delle tavole con i flussi di traffico nei principali archi stradali ante e post operam (o con i differenziali dei flussi di traffico o A). Oltre al numero totale di veicoli altri fattori da prendere in considerazione sono la percentuale di veicoli pesanti che determinano un maggiore inquinamento, la possibilità di congestione nel traffico in particolare nelle ore di punta in alcuni tratti stradali che può comportare un aumento nel</p>	<p>L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA.</p> <p>L'analisi di prossimità si è prefissata come scopo principale la valutazione dell'impatto sanitario sia nell'intero ambito di interesse dell'accordo di programma, sia estendendo l'area di interesse ai Comuni limitrofi, in quanto indirettamente coinvolti dalla realizzazione del II lotto della tangenziale sud di Udine. Questo obiettivo primario aveva come scopo la valutazione, in termini di rischi /benefici, dell'impatto della nuova infrastruttura in termini di esposizione agli inquinanti prodotti dal traffico veicolare. L'analisi complessiva permette solo una valutazione parziale dell'impatto sulla salute della popolazione potenzialmente esposta agli inquinanti atmosferici. Per tale ragione, si è scelto di utilizzare un'analisi di prossimità che potesse essere la più dettagliata possibile, sia in termini quantitativi, sia in termini qualitativi, basando le analisi sul principio di massima precauzione. In primo luogo, a differenza da quanto richiesto dall'osservante, si è deciso di non utilizzare gli edifici quali proxy dei residenti potenzialmente esposti, ma si è scelto di analizzare i singoli residenti al fine da fornire una stima più precisa della popolazione esposta. Inoltre, la scelta di adottare un'analisi centrata sugli effetti dei diversi archi stradali per distanze crescenti dalle singole residenze della popolazione ha permesso di avere una stima dei volumi di traffico, ai quali è esposta la popolazione, più realistica. Infine, l'adozione di una distanza massima pari a 300mt tra residenza delle singole persone e singoli archi stradali, permette di valutare con un criterio di massima precauzione l'effetto dei volumi di traffico in termini di esposizione per tutta la popolazione residente entro 300mt dalle principali strade in studio. La valutazione puntuale della popolazione residente in prossimità di singoli archi stradali sarà oggetto in fase di VIA dove si potranno valutare i nodi con le maggiori criticità al fine da adottare tutte le misure progettuali atte a ridurre l'impatto dell'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico veicolare.</p> <p>In relazione alla disamina puntuale degli effetti della localizzazione dell'AdP con la rete di penetrazione urbana a sud e a sud ovest di Udine, con l'evidenziazione del contenuto del Piano Comunale della Mobilità per l'Area Udinese" redatto nell'ottobre 2011 sulle criticità nelle ore di punta , che si sostanzia in una grave situazione di congestione e difficoltà circolatoria fino al superamento della soglia di criticità del rapporto flussi/capacità di 0,7546, s'intende qui dedurre in termini logici e di sistema.</p> <p>Come precisato in precedenza i Piani subordinati si adeguano a quelli sovraordinati e la gerarchizzazione delle reti è indispensabile a una corretta pianificazione e programmazione degli interventi. Nella</p>	<p>cui tenere conto in fase di progettazione e di relativa VIA.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>rischio fra gli esposti, e se l'incremento o la diminuzione dell'esposizione riguarda la fascia più vicina (a 50 metri) o la più lontana (a 300 metri). Tali dati, in particolare la distribuzione sul territorio degli esposti, sono utili per individuare dove intervenire con misure di mitigazione, quali misure da adottare (ad esempio per limitare o deviare i nuovi flussi di traffico), e per confrontare alternative progettuali.</p> <p>Dato che gli esposti nei diagrammi, suddivisi per le categorie di flusso di traffico e distanza dalla strada, sono aggregati per Comune è difficile individuare la localizzazione degli stessi ovvero la localizzazione degli stessi per singolo arco stradale, il che permette quindi solo una valutazione generale. Dai diagrammi si può desumere la percentuale di popolazione che sarà esposta ad un determinato traffico ante e post operam a diverse distanze dalle strade, ma in tutto il territorio comunale.</p> <p>Per individuarne approssimativamente la localizzazione è necessario incrociare i dati delle mappe dove i numeri civici dei residenti sono contrassegnati da punti con diverso colore (in base a flussi > o < di 10000 veicoli totali o 2500 veicoli pesanti, a diverse distanze - 50, 150, 300 metri - e in base alla futura riduzione dei flussi oltre 10000 unità di veicoli totali - o 2500 veicoli pesanti -, tra 1 e 10000 - o 2500 veicoli pesanti-, o incremento futuro oltre i 10000, tra 1 e 10000, (o oltre i 2500 e tra 1 e 2500 veicoli pesanti).</p> <p>Nelle mappe sono rappresentati punti di diverso colore corrispondenti ai numeri civici delle residenze. In ogni residenza possono abitare più persone, ma non è desumibile il numero di residenti. Mappe sono suddivise per residenze con esposizione a più di 10000 veicoli totali allo stato di fatto (o più di 2500 veicoli pesanti) e per residenze con esposizione a meno di 10000 veicoli totali allo stato di fatto (o 2500 veicoli pesanti). I punti color verde scuro corrispondono ad una diminuzione dell'esposizione a più di 10000 veicoli totali (o 2500 veicoli pesanti), in verde chiaro ad una diminuzione tra 1 e 10000 veicoli totali (e 2500 veicoli pesanti), i gialli a nessuna variazione, gli arancione ad un incremento da 1 a 10000 veicoli totali (e 2500 veicoli pesanti, e i rossi ad un incremento rispettivamente oltre i 10000 o i 2500.</p> <p>Per ogni fascia (fino a 50 metri, fino a 150 e fino a 300 metri) è stata realizzata una mappa. Dalle mappe non si può desumere il numero preciso di residenze e ancora meno di abitanti esposti.</p> <p>Analizzando le principali aree dove sono presenti residenze e che sono soggette ad aumenti dei flussi di traffico possiamo comunque fare alcune considerazioni, tenendo conto che nella analisi di prossimità, per attribuire l'esposizione ad un determinato flusso di traffico di una residenza, al flusso di traffico dell'arco stradale principale dal cui margine si calcolano le fasce di 50-300 metri, viene sommato il flusso di traffico di vie adiacenti o confluenti in essa corretto con un coefficiente; i flussi veicolari delle strade ad alto traffico ed alta capacità come l'autostrada A23 e le Tangenziali Sud e Ovest vengono invece sommati algebricamente. Nella analisi dei dati successiva</p>	<p>fattispecie il Piano comunale della mobilità di Udine dovrà necessariamente essere aggiornato e integrato poiché non potrà non tenere conto del completamento della tangenziale sud di Udine, cioè della realizzazione di un'infrastruttura che riorganizza la circolazione e i flussi di traffico nella parte meridionale della conurbazione udinese e avrà indubbie e positive ripercussioni sulla mobilità da e per il capoluogo friulano. Pertanto appare superabile l'osservazione che il Piano della mobilità di Udine individuava Via Palmanova come critica e Viale Venezia come arco scarico poiché con la realizzazione del secondo lotto della tg sud di Udine la rete periurbana di distribuzione, ossia gli archi che la compongono, subirà un effetto diretto in termini di funzioni svolte nel sistema di raccordo tra la città di Udine e il sistema autostradale e di distribuzione a sud della medesima. A tal proposito si evidenzia inoltre che l'art. 7 comma 1 lettera e) delle NA del PRITMML dispone che <i>"i Comuni interessati dagli assi di penetrazione urbana (Comuni capoluogo) devono individuare le aree destinate a parcheggi di interscambio anche di concerto con i Comuni limitrofi;"</i>.</p> <p>Il PRITMML prevede dunque una relazione precisa tra la rete di primo livello e la rete di penetrazione ai comuni capoluogo che s'estende principalmente già nei comuni limitrofi, quelli della conurbazione e indica espressamente un'azione pianificatoria con la previsione di aree per i parcheggi d'interscambio nei comuni limitrofi, volta a scaricare gli archi di penetrazione dal traffico privato in ingresso e in uscita dal capoluogo.</p> <p>Valgono le considerazioni sopra espresse. Per quanto riguarda il tratto di SR 353 a sud dell'intersezione con la tg sud Udine, nell'ora di punta si registrerà un aumento che sarà monitorato. L'AdP prevede opere d'inserimento territoriale proprio su questa direttrice in corrispondenza di tra intersezioni con strade comunali. Eventuali misure di mitigazioni o interventi di adeguamento relativi a questo tratto di SR 353 sono da considerarsi nella fase progettuale e potranno essere proposta durante la procedura di VIA.</p> <p>Il modello di prossimità permette di pesare i diversi flussi di traffico, in particolare nelle intersezioni dove insistono diversi archi stradali, i quali però non rappresentano volumi di traffico indipendenti ma sono un insieme di volumi di traffico che si mescola tra i singoli archi stradali. Sommare quindi in modo algebrico i volumi di traffico della S.R. 353 e quelli del II lotto della tangenziale sud di Udine non è corretto.</p> <p>L'adozione dell'algoritmo che incrementa di un valore percentuale, variabile a seconda del numero di archi che insistono nella zona in studio, il volume dell'arco stradale con il valore maggiore, permette di non sovrastimare o sottostimare i volumi di traffico.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>riportiamo i flussi di traffico negli archi stradali principali, ma va considerato che a questi si aggiunge una quota di flussi di traffico variabile derivante dai flussi di traffico nelle vie adiacenti corretti con un coefficiente (del 20%). Si prende atto della scelta di questo criterio, la cui validità potrebbe peraltro essere in parte verificata nel caso venisse effettuata una simulazione della dispersione delle emissioni lineari di alcuni inquinanti indicatori dell'inquinamento da traffico come ad esempio gli ossidi di azoto; in alcuni studi epidemiologici comunque sono stati utilizzati criteri diversi dalla somma algebrica dei flussi"</p> <p>Nelle tavola seguente (tavola 1), tratta dal Rapporto Ambientale, sono riportati in rosso i principali archi stradali dove è previsto un aumento del volume di traffico significativo post operam, in blu una diminuzione. Nella zona Udine Sud risiedono esposti a meno di 10000 veicoli al giorno nel tratto di Via Lumignacco dall'imbocco di via S Paolo all'imbocco di via Terenzano (ed entro i 300 metri vie interne come via Campofornido e via Castions di Strada) che subiranno un moderato aumento del traffico; in questo tratto stradale (nodi 1027-1001) sono previste variazioni dei flussi ante e post operam da 2994 a 2730 veicoli verso sud con una diminuzione di 264 veicoli e da 3638 a 6415 verso nord con un aumento di 2777 veicoli; il flusso complessivo nei 2 sensi sarà vicino a 10000 (9145 veicoli) con un aumento del traffico di 2513 veicoli totali, specialmente verso nord. Come già detto in precedenza nell'analisi sono considerati anche i flussi veicolari adiacenti ma non si prevede comunque un passaggio dalla classe di flusso < 10000 veicoli a quella > 10000 veicoli in quanto sulla mappa questa variazione non viene evidenziata.</p> <p>Un'altra zona di Udine Sud dove i flussi di traffico già superiori a 10000 veicoli aumenteranno, anche in questo caso in modo moderato (+12% circa), è il tratto stradale, a senso unico verso nord, tra l'imbocco di via S. Paolo in via Lumignacco e P.le Cella (nodo 1027-719) dove è previsto un aumento di 1264 veicoli (da 10636 a 11900). Rientrano nella fascia dei 150 metri dal flusso di traffico anche i residenti di via Agrigento e dei 300 metri di via Modica.</p> <p>Sempre a Udine Sud nel tratto di Viale Palmanova (SR 56) fino all'incrocio con via del Partidor vi sono residenti già esposti ad un flusso di traffico di oltre 10000 veicoli che subiranno un aumento di traffico moderato, di 1850 veicoli totali, specialmente verso nord (da 15255 a 15402 verso sud con un aumento di 147 veicoli e da 10393 a 12096 verso nord con un aumento di 1703 veicoli; il traffico complessivo in questo tratto di viale Palmanova sarà di 27498 veicoli contro 25648 ante operam). Nel tratto fino a Papparotti i flussi nei 2 sensi sono 10636-10922 e 9655-9361 ma il bilancio complessivo è praticamente invariato (- 8 veicoli).</p> <p>Nelle tavole non è presente l'arco stradale che da via De Rubeis attraverso via Marsala va a Sud di Udine.</p> <p>Relativamente agli accessi alla città da e verso sud attraverso Via</p>	<p>Da un confronto tra i dati dello studio del traffico inserito nello SIA si è visto che per mero errore di trascrizione nelle tabelle riportate nel RA:</p> <p>1) Da nodo 804 a 1006 vengono riportati nello scenario di progetto i valori della coppia 804-1008</p> <p>2) Per l'arco 88-804, nello scenario di progetto, vengono riportati i valori di due altri archi (88-1004 e 804-1006). <i>E' evidente che, essendo stato introdotto nello scenario di progetto il nodo 1008 che divide l'arco 804-88, quest'ultimo arco nello scenario di progetto non esiste)</i></p> <p>Il refuso di cui al punto 1) è associato al tratto di ex SP99 verso Pasiàn di Prato che figurerebbe nella tabella del RA avere degli aumenti (immotivati) di traffico. La situazione corretta è quella rappresentata dal Grafo a pag. 151 con una diminuzione del traffico prodotto dalla realizzazione della tangenziale sud.</p> <p>Il refuso di cui al punto 2) comporta un'incongruenza nella lettura degli effetti sull'arco della tg sud di UD nelle tabelle del RA: l'arco 88-804: nello scenario di progetto non esiste più in quanto viene spezzato nei due archi 88-1008 e 1008-84 e quindi gli aumenti/diminuzioni vanno parzializzati su tali nuovi archi. La tabella del RA nelle righe relative agli archi suddetti riporta valori errati, mentre il grafo è coerente nei valori di sezione con lo studio del traffico. Si precisa che i valori utilizzati per l'analisi di prossimità sono quelli relativi agli shapefile del grafo con l'associazione dei valori corretti</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>Errore materiale. S'integri il RA eliminando gli errori materiali di trascrizione dalle tabelle e riportando i valori corretti.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>Lumignacco e Via Pozzuolo in p.le Cella, e da e verso sud attraverso P.le D'Annunzio e Viale Palmanova va tenuto conto anche di quanto riportato nel "Piano Comunale della Mobilità per l'Area Udinese" redatto nell'ottobre 2011: questi 2 accessi (assieme all'accesso di Via De Rubeis-Via Marsala) denotavano nelle ore di punta una grave situazione di congestione e difficoltà circolatoria superando la soglia di criticità del rapporto flussi/capacità di 0,7546.</p> <p>Va osservato che l'accesso di Viale Venezia nel quale è prevista una riduzione dei flussi con la realizzazione del II lotto della Tangenziale Sud, secondo il sopracitato studio, presentava (assieme a Viale Monsignor Nogara sempre nel quadrante ovest della città) una situazione di flusso libero.</p> <p>- In Comune di Pavia di Udine i residenti nella frazione di Lovaria ricadono in parte nelle fasce dei 50, 150 e 300 metri dalla SR 56: in questo tratto di strada (nodi 57-817) è previsto un aumento molto modesto del traffico (da 16125 a 16233 con aumento di 108 veicoli verso Manzano e da 15365 a 15604 veicoli da Manzano con aumento di 239 veicoli).</p> <p>- In Comune di Pozzuolo sono previsti in alcune zone aumenti significativi a distanze a 50, 150 e 300 metri da strade già con flussi di più di 10000 veicoli, in particolare attorno alla SR 353 e al II° Lotto della Tangenziale Sud. Nel tratto della SR 353 dalla Tangenziale Sud II° Lotto verso Pozzuolo del Friuli si ha un aumento del traffico complessivo in entrambi i sensi da 18102 a 19154 veicoli totali /giorno nel nodo 1002-1050 e da 15683 a 17480 veicoli totali /giorno nel nodo 1050-1003; nel nuovo II° Lotto della Tangenziale Sud sono previsti 16842 veicoli totali/giorno nel tratto tra il nodo 1002 e 1007, e di 26026 nel tratto tra il nodo 1002 e 1021. Le residenze in cui si registra un aumento sono in numero maggiore nelle fasce più esterne a 150 metri e 300 metri. Nelle zone già esposte ante operam a flussi di traffico inferiore a 10000 veicoli totali si prevede invece una diminuzione dei flussi di traffico, tranne una piccola area nella mappa a 50 metri di distanza da queste strade, dove si prevede un aumento (in via XXV Aprile a Zugliano fino a P.zza della Chiesa. A Terenzano dove ci sono residenti già esposti al traffico della SR 353 superiore ai 10000 veicoli (che passa da 15683 a 17479 veicoli) 47 si avrà una parte dei residenti esposti ad un aumento del traffico sulla S.R. 353 a cui si aggiungerà il traffico del IP lotto della Tangenziale Sud equivalente a 16842 nel tratto tra il nodo 1002 e 100748, e di 26026 nel tratto tra il nodo 1002 e 102149 . Nella mappa l'abitato di Zugliano è interessato ad un aumento dei flussi di traffico nell'area attorno al primo tratto della Tangenziale Ovest, tra via Conceria e via Cogolo, dove è previsto un aumento di 1719 veicoli con un aumento da 32868 a 34587 veicoli complessivi (nodi 806-1021: da 15431 a 15853 verso sud e da 17437 a 18734 verso nord); vicino a quest'area c'è anche la S.R. 353 che supera i 15000 veicoli e l'autostrada A23 di cui non sono riportati i flussi di traffico</p>		

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>attuali e futuri nel Rapporto Ambientale, ma che nel Rapporto Preliminare sono di 46865 veicoli totali /giorno nel nodo 5-4 (dal casello di Udine Sud verso Sud in entrambi i sensi di marcia) e di 23894 veicoli totali/giorno nel nodo 5-41 (dal casello di Udine Sud verso Nord in entrambi i sensi di marcia).</p> <p>Relativamente alla S.R. 353 nel Comune di Pozzuolo va tenuto conto anche di quanto riportato nel "Piano Comunale della Mobilità per l'Area Udinese" redatto nell'ottobre 2011: l'analisi dei flussi di traffico nell'ora di punta 7:30-8:30 evidenzia che alcuni dei principali itinerari che attraversano Pozzuolo del Friuli presentano livelli di saturazione elevati, superando la soglia di 0.75 nel rapporto tra flussi e capacità. La S.R.353, per l'intero tratto tra Pozzuolo e il confine con il Comune di Udine, raggiunge il livello di criticità, presentando addirittura per alcuni archi un rapporto flussi/capacità prossimi all'unità. Nel tratto a sud di Pozzuolo rimane comunque un livello di attenzione. Le ulteriori criticità si riscontrano nel tratto di via Lumignacco tra il centro abitato di Lumignacco e la tangenziale sud con livelli di attenzione e criticità e nelle rampe dello svincolo della tangenziale sud prossimo al casello autostradale di Udine sud.</p> <p>Per quanto riguarda Pozzuolo del Friuli capoluogo, anche in questo caso abbiamo flussi di traffico ante operam superiori a 10000 veicoli determinati dalla SR 353 e la previsione di un aumento piuttosto modesto di traffico (di circa il 10%) dovuto principalmente ai veicoli diretti verso sud: (nodi 1019-810 verso sud da 9830 a 10169 con aumento di 339 veicoli e verso nord da 10439 a 10550 con aumento di 111 veicoli; nodi 1003-1050 da 8307 a 8514 veicoli verso nord con aumento di 207 veicoli e da 7376 a 8965 veicoli verso sud con aumento di 1589 veicoli).</p> <p>Proseguendo per la S.R. 353 a Mortegliano fra gli esposti a più di 10000 veicoli si prevede un incremento modesto dell'esposizione (nel nodo 810-835 sul tratto di SR 353 tra Pozzuolo del Friuli e Mortegliano da 7301 a 7565 e nel senso opposto verso nord da 8277 a 8319 con un aumento complessivo di 306, e nel nodo 835-77 sempre sulla S.R. 353 nel tratto tra Mortegliano e l'incrocio con la S.R. 252 strada Napoleonica da 7218 a 7516 veicoli in un senso e da 5315 a 5390 nel senso opposto con un aumento di 373 veicoli).</p> <p>A Campofornido si prevede generalmente una riduzione del traffico e quindi del numero di esposti ad un traffico con più di 10000 veicoli; la diminuzione del volume di veicoli totali e veicoli pesanti è maggiore sulla SS 13, che nelle rilevazioni per il "Piano Comunale della Mobilità per l'Area Udinese" risultava congestionato nel tratto ad ovest di Campofornido con rapporto flussi/capacità prossimo all'unità nelle ore di punta e con valori superiori all'unità nel tratto di attraversamento di Campofornido, corrispondente a via Roma verso Udine. Dalle mappe risulta un aumento degli esposti ad un traffico, sempre inferiore a 10000 veicoli, ma comunque aumentato nella zona dell'abitato vicina alla SR 89 diretta a Carpeneto. In questa strada e su</p>		

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>una traversa tra la SS 13 e la SR 89 si prevede un aumento del traffico (sulla SP 89 è previsto un accesso al II Lotto della Tangenziale Sud); si segnalano alcune incongruenze o inesattezze (nei nodi 1008-88, 1008-804, corrispondenti al tratto di SS 13 da Campoformido al sottopasso ferroviario di Santa Caterina, e in un senso di marcia di via Bonazzi - via che collega la SR 89 nel tratto che va da Campoformido a Basaldella e la SS 13 - non ci sono i flussi di traffico allo stato di fatto).</p> <p>Nell'area in questione, nel quartiere lungo via Adriatica e in adiacenza alla Tangenziale Ovest e alla A23, i flussi di traffico rimangono molto alti anche se si rileva comunque una lieve diminuzione post operam (ante specie tra 65000 e 70000 veicoli/giorno e post redistribuiti nella classe tra 60000 e 65000 veicoli totali), e la situazione rimane critica per gli alti livelli di traffico (se paragonati ad esempio quelli ante e post operam nel capoluogo dovuti alla SS13). Si rileva che i flussi di traffico post operam rispetto ai flussi ante operam sulla Tangenziale Ovest verso Nord nel tratto o nodo dallo svincolo della Tangenziale Sud I lotto fino all'uscita di Basaldella aumentano, e diminuiscono nelle uniche due destinazioni possibili ovvero sia nel tratto fino a Viale Venezia verso Nord sia nello svincolo dalla Tangenziale Ovest alla via Adriatica; questo si potrebbe spiegare solo con un calo consistente nel traffico in arrivo da Basaldella (nel tratto della la SR 89 nel tratto che va da Campoformido a Basaldella che va da Campoformido a Basaldella in effetti il traffico decresce). A Pasion di Prato in generale c'è una cospicua riduzione dei flussi specie sulla SS 13 e nell'attraversamento di Santa Caterina. Si rileva un aumento solo in un senso di marcia verso Bressa < ai 10000 veicoli ma significativo rispetto allo stato ante operam (da nodo 804 a 1006 SP 99 da 1518 a 5623 veicoli/giorno con un aumento di 4105 veicoli da Pasion di Prato verso Bressa e da 873 a 479 nel senso opposto con un calo di 394 veicoli). Una piccola parte della popolazione (3,12%) ricompresa nella fascia di distanza di 300 metri rimane esposta a più 60000 veicoli nelle zone vicine alla autostrada e alla tangenziale ovest, anche se il numero di veicoli diminuisce post operam (da 65-70000 a 60-65000). Negli altri archi stradali in uscita da Bressa i flussi sono molto bassi e non subiscono variazioni (nodi 1012 -807 verso Basiliano, nodi 1012 -1005 verso Campoformido per cui non si comprende dove sia diretto il flusso di traffico; Parco stradale verso Colloredo di Prato non è conteggiato).</p> <p>A Basiliano nella frazione di Basagliapenta invece si rileva un aumento dell'esposizione in alcune residenze dovuto all'innesto del II° Lotto della Tangenziale Sud. Un aumento dei volumi di traffico si prevede anche sul tratto di SP che va dalla SS 13 a prima dell'abitato di Sclaunicco, ma non ci sono abitazioni che ricadono nella fascia stradale nel tratto dove si prevede l'aumento, peraltro modesto. In questo tratto dovrebbe essere previsto un accesso al II° Lotto della Tangenziale Sud.</p> <p>Nel tratto di SP tra Barazzetto e Villaorba, fino alla SS 13 è previsto un modesto incremento del traffico; ma in queste frazioni come anche a</p>		

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>Blessano, Variano, Basiliano capoluogo, Mereto di Tomba, San Marco dove i flussi di traffico sono già sotto i 10000 veicoli, così come a Nespolo e Villacaccia, le ripercussioni degli spostamenti di traffico indotti dal II lotto della Tangenziale Sud si fanno meno sentire e gli aumenti di traffico sono piuttosto limitati.</p>		
3	<p>2.3 Esaminando i flussi di traffico dei veicoli pesanti si possono condividere le considerazioni espresse nel documento analisi di prossimità per quanto riguarda le variazioni nei flussi indotti dalla Tangenziale Sud e dall'origine e destinazione diversa dei veicoli pesanti rispetto alle automobili. I veicoli pesanti sono maggiormente inquinanti e l'esposizione associata all'inquinamento da traffico pesante maggiormente correlata ad effetti sanitari 5152'5354. La soglia di 2500 veicoli/giorno più che per l'associazione a determinati effetti sanitari (nella letteratura non è presente un cut-off di 2500 veicoli pesanti per definire una strada ad alto traffico) è importante per comprendere meglio i flussi di traffico prodotti e indotti a valle dalla Tangenziale Sud II lotto, dato che i mezzi pesanti per la maggior parte non vanno considerati come traffico locale che proviene dai centri abitati dell'area considerata, ma mezzi che transitano da zone industriali e artigianali anche fuori dall'area di interesse ed hanno come destinazione zone industriali e artigianali interne o anche esterne dall'area di interesse che comprende i Comuni dell'"area ristretta" e dell'"area totale".</p> <p>Nell'arco stradale della SS 13 precedente l'innesto del II lotto della Tangenziale Sud, prima di Basagliapenta, i flussi di traffico sono nella direzione verso Udine di 7458 veicoli totali allo stato di fatto e 9136 in progetto e 2220 veicoli pesanti allo stato di fatto e 2584 in progetto, e verso Codroipo rispettivamente 6774 e 7969 veicoli totali e 2299 e 2746 veicoli pesanti (in totale 17105 totali e 5330 pesanti) - pari al 31% -. Al termine della Tangenziale Sud II lotto al raccordo con il I lotto, vicino all'abitato di Terenzano e Zugliano i veicoli pesanti previsti sono 7451 e 26026 veicoli totali (circa il 28%) e nel tratto precedente rispettivamente 16912 e 5236 (circa il 30%). Nel tratto successivo tra Basagliapenta e l'incrocio con Basiliano allo stato di progetto i veicoli totali previsti saranno 4918 e i mezzi pesanti 1614 (circa 32%). Da ciò sembra comunque che anche se i mezzi pesanti caleranno drasticamente dopo l'imbocco del II° lotto della Tangenziale Sud, la proporzione tra veicoli totali e mezzi pesanti rimarrà abbastanza costante.</p> <p>Comunque dall'esame delle mappe risulta che i punti dove si prevede un aumento dell'esposizione ai flussi di traffico di veicoli pesanti sono pressoché sovrapponibili a quelli dove sono previsti gli aumenti rilevati per i veicoli totali, tranne a 300 metri un aumento del traffico che interessa le zone periferiche degli abitati di Galleriano, Pozzecco e Bertiole vicine alla SP 95, aumento compreso tra 1 e 2500 veicoli pesanti in aree già esposte a flussi di traffico > 2500 veicoli pesanti, aumenti compresi tra 1 e 2500 veicoli pesanti in aree esposte a flussi di traffico < 2500 veicoli pesanti vicino alla</p>	<p>La simulazione non ha introdotto ipotesi di moderazione del traffico o anche di divieto di transito ai mezzi pesanti. La fase progettuale e quella di monitoraggio successivo potranno introdurre misure utili ad eliminare tutto il traffico di mezzi pesanti in transito, lasciando esclusivamente quello generato e attratto da zone interne all'area ristretta.</p> <p>La declassificazione della SS 13 permetterà interventi di riqualificazione e recupero dei centri abitati lungo la S.S. 13 "Pontebbana"</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>S'integri il par. 7.1. del RA con l'indicazione che in fase progettuale e in fase di valutazione dovranno essere individuate eventuali misure di controllo della velocità sulla SS 13 nel tratto sotteso alla tangenziale sud di Udine che sarà declassificato.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>SP 89, mentre i punti più critici sono a Zugliano e Terenzano di fronte all'ultimo tratto della Tangenziale Sud II lotto dove l'aumento supera i 2500 veicoli pesanti in aree già esposte a flussi di traffico > 2500 veicoli pesanti.</p>		
4	<p>2.4 Sulla base di tutte le considerazioni precedenti si rileva che in alcuni punti dove si prevedono aumenti di traffico (riportati nel paragrafo precedente e suddivisi per singolo Comune: aumenti moderati di circa il 10% a Udine nel tratto di Via Lumignacco verso nord, dall'imbocco di via S Paolo all'imbocco di via Terenzano e nel tratto tra l'imbocco di via S. Paolo in via Lumignacco e P.le Cella — questo singolo arco stradale rimane sotto i 10000 veicoli totali -; nel tratto di Viale Palmanova (SR 56) fino all'incrocio con via del Partidor; a Pozzuolo del Friuli nel tratto della SR 353 dalla Tangenziale Sud II Lotto verso sud , a Terenzano, a Zugliano, e a Pozzuolo del Friuli, a Zugliano nell'area attorno al primo tratto della Tangenziale Ovest e nel tratto di Tangenziale Ovest verso nord fino all'uscita per Basaldella - dove la tangenziale è in trincea-; a Basiliano nel tratto dell'innesto della Tangenziale Sud II Lotto) si dovranno adottare alcuni tipi di misure di mitigazione integrate con i Piani Urbani del Traffico di Udine e il Piano Comunale della Mobilità per l'Area Udinese, in funzione della presenza di mezzi pesanti e della congestione nelle ore di punta più che per l'aumento in se per se moderato (attorno al 10%), mentre in punti più critici (a Zugliano e Terenzano di fronte all'ultimo tratto della Tangenziale Sud II° lotto) le misure dovranno essere più incisive e l'efficacia delle misure dovrà essere verificabile con monitoraggio (ante e post operam), fatte salve valutazione di alternative progettuali.</p> <p>L'efficacia delle mitigazioni potrebbe essere valutata ante operam con una simulazione della dispersione delle emissioni lineari di alcuni inquinanti indicatori dell'inquinamento da traffico (che hanno un ruolo anche nell'insorgenza di patologie correlate al traffico) come ad esempio gli ossidi di azoto.</p>	<p>Le misure di mitigazione integrate con i Piani Urbani del Traffico di Udine e il Piano Comunale della Mobilità per l'Area Udinese, in funzione della presenza di mezzi pesanti e della congestione delle ore di punta sono elementi propri della fase di progettazione e saranno valutate in sede di VIA.</p> <p>L'efficacia delle mitigazioni potrà essere valutata in sede di VIA.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>Nell'ambito del RA, ed in particolare nel paragrafo 7.1, siano evidenziati tutti i tratti stradali caratterizzati da significativo aumento dei flussi di traffico previsti e, rispetto a questi tratti, siano articolate le indicazioni di cui tenere conto in fase di progettazione e di relativa VIA.</p>
5	<p>3 Rumore Per una valutazione corretta degli impatti derivanti dal rumore sarebbe necessaria una stima dell'impatto acustico ai recettori residenziali ed eventuali recettori sensibili nelle aree dove sono previsti aumenti dei flussi di traffico generati dalla nuova infrastruttura e sulle strade a valle o a monte dell'infrastruttura, interessate da modifiche significative del traffico.</p> <p>Ciò è necessario per i seguenti motivi:</p> <p>a) Nel Rapporto Ambientale, si ricorda che per la valutazione dell'esposizione all'inquinamento acustico ed atmosferico, verrà utilizzato il "modello di prossimità" con relativi indicatori, come proposto nell'osservazione. Sebbene alcuni effetti dell'esposizione cronica a rumore (ad esempio patologie cardiovascolari) siano comuni ad alcuni effetti riscontrati negli esposti all'inquinamento residenti vicino a strade ad alto traffico, il modello di prossimità non può assolutamente esaurire la valutazione degli effetti sanitari correlati al rumore presso le strade dell'area di interesse (sia ad alto traffico che a traffico minore). Anche se una parte</p>	<p>Il contenimento del rumore post operam è un elemento che potrà essere valutato in maniera più compiuta in fase progettuale, dipendendo evidentemente dalle caratteristiche tecniche e tecnologiche dell'opera stessa e non dalle azioni urbanistiche oggetto del AdP e valutate dal RA.</p> <p>Si rimanda alle deduzioni istruttorie N. 2 relativa all'osservazione 1A di Arpa</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>minore degli effetti sanitari a strade ad alto traffico può essere dovuto anche al rumore (per la maggior parte questi sono dovuti all'inquinamento atmosferico ed anche esclusivamente a questo), gli impatti sanitari del rumore vanno valutati in maniera indipendente. Infatti gli studi epidemiologici che utilizzano il modello di prossimità spesso sono integrati con le concentrazioni degli inquinanti atmosferici, ma generalmente in essi non viene considerato l'impatto acustico, ad esempio non è noto se le strade oggetto di studio abbiano o meno misure di mitigazione come barriere fonoassorbenti, manti stradali antirumore, e non è nota la posizione degli edifici vicini alla strada e l'eventuale presenza di isolamento acustico degli stessi. Infatti il rumore, a differenza dell'inquinamento atmosferico da traffico, ha una diffusione spaziale diversa, più influenzata da presenza di edifici o barriere, è più prevedibile (e calcolabile) la sua riduzione in funzione della distanza e di ostacoli alla propagazione dello stesso, ha meno variazioni giornaliere; la dispersione dell'inquinamento atmosferico da traffico è poi correlata a condizioni meteorologiche e per gli effetti sanitari correlati al rumore la patogenesi può essere differente. Se una riduzione generale del traffico alla distanza di 50 metri e in misura minore a distanze superiori fino a 300 metri, come rilevato nell'analisi di prossimità, può indicare un miglioramento dell'esposizione agli inquinanti atmosferici, non è detto che ciò si traduca in una riduzione al rumore per le residenze entro i 50 metri, in quanto il rumore risente di variazioni della diffusione a scala ridotta. All'interno della fascia di 50 metri può esserci una riduzione complessiva del rumore, ma se nel tratto di strada considerato ci sono più abitazioni fronte strada e meno abitazioni schermate da altre abitazioni o barriere, l'effettiva esposizione risulterà maggiore rispetto a quella che si avrebbe con una distribuzione delle residenze opposta. Anche se l'inquinamento atmosferico può risultare maggiore in case e stanze fronte strada e minore nelle stanze sul retro delle abitazioni l'effetto delle costruzioni sulla dispersione degli inquinanti è minore, tranne che in caso di presenza di urban canyon.</p> <p>b) Sotto l'aspetto sanitario andrebbero valutati i risultati della stima dell'impatto acustico presso i recettori interessati da aumenti del rumore da traffico derivante dagli aumenti di volume di traffico previsti nella nuova infrastruttura e in alcuni tratti stradali ad essa collegati, per confrontarli con i limiti di legge e con i valori raccomandati nelle Linee Guida del 2018 dell'Organizzazione Mondiale della Sanità che sono anche inferiori ai limiti di legge. Per l'esposizione media al rumore, il Guideline Development Group (GDG) dell'Organizzazione Mondiale della Sanità raccomanda di ridurre i livelli di rumore prodotto da traffico stradale a livelli inferiori a 53 decibel (dB) Lden; il rumore del traffico stradale sopra questo livello è associato a effetti avversi sulla salute. Il GDG raccomanda fortemente di ridurre i livelli di rumore prodotto da traffico stradale durante la notte sotto i 45 dB Lnight; il rumore del traffico stradale notturno sopra questo livello è associato a effetti negativi sul sonno.</p>		

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
6	<p style="text-align: center;">4 Incidentalità</p> <p>Per quanto riguarda l'incidentalità, essendo prevista nella Tangenziale Sud II° Lotto una sola corsia per senso di marcia, dovranno essere prese misure per controllare la velocità nei tratti pericolosi, negli innesti lungo il percorso. La SS 13 in diverse analisi dell'incidentalità è spesso risultata delle strade dove si verificano più frequentemente incidenti gravi e in essa sono stati individuati "punti neri"; la riduzione dei volumi di traffico dovrebbe diminuire la frequenza di incidenti, a condizione che con un flusso di traffico libero non aumenti la velocità, per cui dovrebbero essere previste misure per il controllo della velocità.</p>	<p>Il progetto della tangenziale sud – Il lotto risponde alle normative nazionali sulla sicurezza stradale. Le caratteristiche geometriche, piano - altimetriche e funzionali della stessa sono conformi alla seguente normativa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - D.M. 05/11/2001, n. 6792, recante "Norme funzionali e geometriche per la costruzione di strade" e s.m.i.; - D.M. 22/04/2004 n. 67/s, recante "Modifica del D.M. 5 novembre 2001 n. 6792 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione di strade" e s.m.i.; - D.lgs. 30/04/1992, n. 285, recante "Nuovo codice della strada" e s.m.i.; - D.P.R. 16/12/1992, n. 495 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada" e s.m.i.; - D.M. 21/06/2004, recante "Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale" e s.m.i.; - D.M. 19/04/2006, recante "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" e s.m.i. per le intersezioni. <p>Trattandosi di una infrastruttura stradale con sezione tipo C1, la "velocità di progetto" è tarata sui 90 km/h (per gli svincoli a livelli sfalsati sui 40 km/h).</p> <p>Pertanto la strada è progettata, ai sensi delle normative sopra richiamate, secondo un criterio di coerenza tra lo sviluppo geometrico piano-altimetrico dell'asse e la "velocità di progetto", tenendo conto di adeguate distanze di visibilità.</p> <p>A seguito dell'entrata in esercizio della tangenziale sud la SS13 potrà essere declassata ed assumere quindi caratteristiche funzionali diverse rispetto allo stato attuale, come la velocità massima prevista</p> <p style="text-align: center;">L'OSSERVAZIONE NON E' ACCOLTA.</p>	
7	<p style="text-align: center;">5 Mitigazioni e compensazioni ambientali</p> <p>Nella analisi di prossimità si sono evidenziate delle aree dove risiede la popolazione maggiormente esposta all'inquinamento da strade ad alto traffico in cui si prevede che aumenteranno post operam i volumi di traffico. Fra questa popolazione la maggior parte degli effetti sanitari deriva dall'esposizione all'inquinamento atmosferico derivante dal traffico e una parte non ben quantificabile dall'esposizione ad inquinamento acustico. Quest'ultima esposizione andrebbe valutata più precisamente con le stime di impatto acustico che verranno effettuate sulle strade coinvolte dalle modifiche di traffico derivanti dalla nuova Tangenziale Sud IP lotto; gli impatti del rumore e le possibili mitigazioni non sono al momento valutabili, in quanto non è stata presentata una stima dell'impatto acustico. Le misure di mitigazione dell'impatto acustico andrebbero inoltre messe in relazione con i Piani di Classificazione Acustica dei Comuni interessati, ove questi siano già stati approvati o adottati, e con i Piani d'Azione previsti dal</p>	<p>Si evidenzia che nel RA, al paragrafo 3.3.6 è presentata una sintesi dell'analisi e della valutazione, meglio articolata nell'allegato 67 alla DGR 1158/2012, denominato "Componenti rumore e atmosfera: indagini e modelli di simulazione", relativo agli aspetti acustici e atmosferici e facente parte delle valutazioni effettuate in fase di screening di VIA.</p> <p>Si osserva che le valutazioni acustiche più puntuali vanno effettuate sulla base delle specifiche scelte progettuali e dunque in fase di VIA, in quanto la scelta dei materiali, delle soluzioni costruttive e progettuali (asfalti fonoassorbenti, presenza di barriere acustiche, presenza di quinte arboree, ecc.) influenza in modo fondamentale l'effettivo impatto acustico. Si osserva inoltre che nel RA, al paragrafo 7.1.6 è specificamente indicato che tali approfondimenti valutativi dovranno essere sviluppati in fase di VIA, con una serie di indicazioni metodologiche puntuali, desunte in gran parte proprio dalle</p>	<p>Si integri il paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" con le seguenti indicazioni che dovranno essere sviluppate in fase di progettazione definitiva e di relativa VIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sviluppare una valutazione numerica dell'impatto acustico ai recettori residenziali ed eventuali recettori sensibili, anche in relazione ai limiti di legge, per gli ambiti laddove sia previsto un peggioramento legato all'incremento significativo del flusso veicolare. <p>Si inserisca nel RA un nuovo paragrafo denominato "Indicazioni per la pianificazione comunale di settore" al Capitolo 7 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" del Rapporto ambientale nell'ambito del quale si segnali la necessità di provvedere</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>D.lgs. 194/2005.</p> <p>Nel Piano d'Azione della FVG Strade per il 2018, ad esempio, al punto 9.1.2.3 della Relazione Tecnica si riporta che la Tangenziale Sud di Udine, prevista dal Piano d'Azione 2013, andrebbe a modificare i volumi di traffico lungo la viabilità di collegamento con l'area ad Ovest di Udine con particolare riferimento ai centri abitati di Basagliapenta, Campoformido, Pasian di Prato (SS 13), Zugliano e Basaldella (SR 353); si riferisce che il Piano d'Azione 2013 aveva stimato le seguenti variazioni di traffico: sulla SS 13 una riduzione dei veicoli leggeri nei centri abitati di Basagliapenta, Campoformido del 50% e una riduzione dei mezzi pesanti del 80%; nel centro abitato di Pasian di Prato una riduzione del 50 % sia per i veicoli pesanti che leggeri; anche sulla SR 353 si stimava una riduzione del 50% sia per i veicoli pesanti che leggeri negli abitati di Zugliano e Basaldella. In considerazione della lunghezza dell'iter autorizzativo nonché del livello acustico a cui è sottoposta la popolazione si prevede per il quinquennio 2018-2023 la realizzazione di pavimentazioni fonoassorbenti in alcuni tratti in centro abitato. Alla luce dei risultati dell'analisi di prossimità i flussi di traffico sulla 353 non dovrebbero diminuire del 50% per cui l'impatto acustico andrebbe rivalutato e il Piano d'Azione modificato.</p> <p>Anche per l'autostrada A23 Autovie Venete ha previsto un Piano d'Azione che interessa i Comuni di Pozzuolo del Friuli, Campoformido, Udine e Pasian di Prato. Nelle aree interessate dalle misure passano tratti stradali dove si prevede un aumento del volume di traffico a Zugliano (nelle aree vicine allo svincolo di collegamento tra il I Lotto della Tangenziale Sud e la Tangenziale Ovest).</p> <p>Si possono invece proporre alcune misure di mitigazione, la cui adeguatezza andrebbe tuttavia valutata anche a livello ingegneristico e ambientale, per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico da strade ad alto traffico.</p> <p>Fra le misure di mitigazione si possono distinguere quelle su strade già esistenti in cui si prevede un aumento del traffico moderato, e fra queste fra strade ad alto traffico o di scorrimento (in pratica solo gli innesti della Tangenziale Sud alla Tangenziale Ovest fino a Basaldella e al tratto della SR.353 tra Terenzano e Pozzuolo; le misure sarebbero utili anche nel tratto di Tangenziale Ovest a Nord di Basaldella sebbene non soggetta ad aumenti del traffico), (5.1) e strade ad alto traffico ma con flussi veicolari non veloci (5.2) (come quelle a Udine e alcuni tratti della SR 353). Infine si possono indicare misure di mitigazione per le nuove strade ad alto traffico con flussi prevedibilmente veloci come la Tangenziale Sud IP lotto, se insufficienti quelle previste al punto 5.1 (5.3).</p> <p>Mentre le misure di mitigazione del rumore, dove realizzabili (per questioni di spazio), sono abbastanza standardizzate e danno misure di riduzione prevedibili (ad esempio sulle strade le barriere fonoassorbenti, i manti stradali antirumore, le barriere vegetali, o sui recettori le misure di isolamento acustico delle abitazioni), le misure di mitigazione della</p>	<p>consultazioni di scoping, oltre che dagli esiti della procedura di VISPA. Vale la pena, infine, ribadire che la VAS che si sta sviluppando ha ad oggetto un Accordo di Programma e non il progetto dell'opera stessa.</p> <p>Pertanto, i contenuti sopracitati saranno sviluppati in sede di VIA. A tal fine, il paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" riporterà i suggerimenti contenuti nell'osservazione.</p> <p>Quanto al rapporto con i PCCA e con i Piani di azione si considera che a seguito della fase progettuale saranno i medesimi piani dovranno essere adeguati alla nuova previsione. Per estrema chiarezza, si ritiene opportuno integrare il RA con un paragrafo nell'ambito del quale evidenziare la necessità di provvedere all'aggiornamento dei Piani Comunali di Classificazione Acustica (PCCA) rendendoli coerenti con le previsioni delle varianti ai PRGC. Sarà opportuno inoltre sottolineare l'importanza di provvedere quanto prima alla predisposizione dei PCCA per i territori attualmente ancora sprovvisti, ai sensi della L.R. 16 del 18 giugno 2007 "Norme in materia di tutela dall'inquinamento atmosferico e dall'inquinamento acustico" s.m.i.</p> <p>Il Rapporto ambientale contiene un paragrafo, 7.1.6 "Indicazioni inerenti il clima acustico e l'aria" che segnala la necessità di predisporre, nell'ambito della procedura di VIA, un approfondimento relativo all'impatto acustico. A tal fine sarà necessario elaborare uno specifico studio di impatto acustico redatto in coerenza con le disposizioni in materia di tutela dall'inquinamento acustico e con i contenuti indicati nelle linee guida "Criteri per la redazione della documentazione di impatto acustico e clima acustico, ai sensi dell'articolo 18, comma 1, lettera c) della legge regionale 18 giugno 2007, n. 16" approvate con la DGR 2870/2009.</p> <p>Si provvederà a richiedere, con specifico riferimento agli abitati di Zugliano e Terenzano per i quali sono stati individuati scenari peggiorativi (è previsto un incremento stimabile in circa 10 dB) l'opportunità di prevedere adeguate misure di mitigazione per i recettori soggetti ad un maggiore impatto. Si valuterà l'opportunità di prevedere ulteriori misure di mitigazioni a tutela generale dell'abitato a fronte del significativo incremento rispetto al clima acustico che attualmente caratterizza tali aree.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>all'aggiornamento dei Piani Comunali di Classificazione Acustica (PCCA) rendendoli coerenti con la previsioni delle varianti ai PRGC e, nel contempo, raccomandare di provvedere quanto prima alla predisposizione dei PCCA per i territori attualmente ancora sprovvisti, ai sensi della L.R. 16 del 18 giugno 2007 "Norme in materia di tutela dall'inquinamento atmosferico e dall'inquinamento acustico" ss.mm.ii..</p> <p>Si integri il paragrafo 7.1.6 "Indicazioni inerenti il clima acustico e l'aria" con la richiesta di effettuare uno specifico approfondimento per gli abitati di Zugliano e Terenzano per i quali sono stati individuati scenari peggiorativi (è previsto un incremento stimabile in circa 10 dB) e l'opportunità di prevedere adeguate misure di mitigazione per i recettori soggetti ad un maggiore impatto. Se necessario, si valuti l'opportunità di prevedere ulteriori misure di mitigazione a tutela generale dell'abitato a fronte del significativo incremento rispetto al clima acustico che attualmente caratterizza tali aree.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>dispersione degli inquinanti atmosferici sono più difficili da realizzare e con risultati difficili da prevedere e misurare. Interventi sul manto stradale per limitare il risollevarsi di polveri (lavaggi) si sono rilevati poco efficaci, le barriere vegetali hanno una maggior efficacia ma necessitano di uno spazio significativo tra bordo strada e recettori.</p>		
8	<p>5.1 Una misura proposta ai fini della diminuzione delle emissioni in atmosfera è la riduzione della velocità di circolazione: questa misura è stata sperimentata in diversi paesi europei (ad Amsterdam, Rotterdam, Barcellona, in Svizzera, Francia, ecc.) ed applicata in genere su autostrade o strade a grande scorrimento, in quanto la diminuzione è efficace sulla riduzione delle emissioni nelle fasce alte di velocità e i limiti vengono applicati in tratti stradali/autostradali in prossimità dei centri urbani. In genere, la velocità è stata ridotta da 100-120 km/h a 80km/h. Questa misura è applicabile solo negli innesti e lungo le Tangenziali (Sud e Ovest) e nel tratto della SR.353 tra Terenzano e Pozzuolo e nel tratto di Tangenziale Ovest a Nord di Basaldella (sebbene non soggetta ad aumenti del traffico) in quanto gli altri tratti stradali hanno già un limite di 50 Km/h passando attraverso centri urbani. Gli effetti prodotti dalla riduzione del limite di velocità sono generalmente valutati attraverso la stima della variazione delle emissioni e in alcuni casi (sono stimati gli effetti prodotti dalla riduzione delle emissioni sulla qualità dell'aria in prossimità di due diversi tratti dell'autostrada, prima e dopo l'applicazione del provvedimento 56 . Va tenuto conto che il miglioramento della qualità dell'aria è inferiore rispetto alla riduzione delle emissioni, in quanto le sorgenti degli inquinanti sono molteplici e il PM10 ha anche una componente secondaria che si forma da precursori.</p> <p>Anche se l'efficacia è di utilità limitata per la riduzione complessiva dell'inquinamento, nei casi in cui le zone limitrofe all'autostrada siano densamente popolate, il provvedimento ha valore in assoluto per la riduzione dell'esposizione dei residenti, anche al di fuori di un contesto più ampio di misure previste (vanno comunque considerati gli effetti positivi accessori che il provvedimento determina come l'aumento della sicurezza stradale e la riduzione del rumore).</p> <p>Tuttavia da studi recenti si è rivelata in alcuni casi può avere un effetto opposto, nel caso determini congestione del traffico con accelerazioni e decelerazioni dei veicoli (G Bel, 2013; G Bel, 2015);per evitare questo in alcuni casi sono stati utilizzati sistemi con limiti variabili.</p> <p>Dove il traffico è fluido la misura di riduzione del limite a 80 km/h, applicata e controllata rigorosamente ha effetti significativi sulla riduzione delle emissioni da traffico (Keuken M P, 2010) in particolare da mezzi pesanti.</p> <p>- Un'altra misura per ridurre la diffusione delle emissioni da traffico sono barriere vegetali. Anche in questo caso le strade su cui si potrebbe applicare la misura sono alcune di quelle elencate prima perché nelle strade urbane gli spazi sono insufficienti. Va tenuto presente che la a Tangenziale Ovest per</p>	<p>L'osservazione fa riferimento all'efficacia di provvedimenti riguardanti zone limitrofe a tratti autostradali densamente popolati.</p> <p>Il paragone non è calzante poiché:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in primo luogo, la tangenziale sud – Il lotto non è classificata come tratto autostradale ma come extraurbana principale, con "velocità di progetto" tarata sui 90 km/h; - in secondo luogo, attraversa un ambito urbanizzato solo nella frazione di Zugliano, in Comune di Pozzuolo del Friuli, dove il tracciato principale si connette alla viabilità esistente attraverso un incrocio a livelli sfalsati, dove la velocità di progetto è tarata sui 40 km/h). <p>Ad ogni buon conto, le misure di mitigazione integrate con i Piani Urbani del Traffico di Udine e il Piano Comunale della Mobilità per l'Area Udinese, in funzione della presenza di mezzi pesanti e della congestione delle ore di punta, sono elementi propri della fase di progettazione e saranno valutate in sede di VIA. L'efficacia delle mitigazioni potrà essere valutata in sede di VIA.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>Nell'ambito del RA, ed in particolare nel paragrafo 7.1, siano evidenziati tutti i tratti stradali caratterizzati da significativo aumento dei flussi di traffico previsti e, rispetto a questi tratti, siano articolate le indicazioni di cui tenere conto in fase di progettazione e di relativa VIA.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>alcune centinaia di metri a nord e sud dello svincolo per Basaldella e parte della Tangenziale Sud I Lotto sono in trincea, Le barriere vegetali hanno un impatto positivo sulla qualità dell'aria la barriera è spessa e alta e la vegetazione densa. Vari studi hanno osservato una notevole rimozione di sostanze inquinanti attraverso la progettazione di barriere di vegetazione più vicine ai punti di massima concentrazione delle emissioni stradali. È stata osservata una riduzione del 50% per numerosi inquinanti con una barriera dello spessore di 10 metri della barriera. Una combinazione di barriere vegetali e barriere fonoassorbenti può aumentare ulteriormente la riduzione della dispersione delle emissioni. Le barriere vegetali devono comunque essere progettate tenendo conto dei venti prevalenti e della dinamica di diffusione delle emissioni da traffico.</p> <p>5.2 Per le strade dove i flussi di traffico sono già lenti, e nelle ore di punta congestionati (ad esempio V.le Palmanova, V. Lumignacco-p.le Cella, alcuni tratti della SR 353) o altri tratti stradali con caratteristiche simili e previsione di aumento del traffico (ad esempio a Zugliano e Terenzano dove l'aumento supera i 2500 veicoli pesanti in aree già esposte a flussi di traffico > 2500 veicoli pesanti) la riduzione del limite di velocità non sembrerebbe efficace. In tali casi si potrebbero considerare limitazioni al traffico pesante, in particolare nelle ore di punta o altre misure sul traffico. Le misure dovrebbero essere integrate con i Piani Urbani del Traffico e Piani della Mobilità dell'Area Udinese, considerato che al 2011 ante operam già molte altre strade si trovavano in situazioni di volume di traffico e congestione nelle ore di punta simili se non peggiori a quelle sia ante che post operam qui considerate".</p>		
9	<p>5.3 Nel caso la limitazione della velocità e le barriere vegetali non risultassero sufficienti (ad esempio l'ultimo tratto della Tangenziale Sud tra Zugliano e Terenzano) si dovrebbero prevedere soluzioni costruttive quali ad esempio una galleria fonica o un tratto in trincea coperta. Gallerie foniche sono state realizzate nella SP 46 Rho-Monza, e a Bologna. Lo scopo primario delle gallerie foniche è comunque l'abbattimento del rumore nel passaggio di strade ad alto traffico in adiacenza a zone residenziali. Va inoltre tenuto presente che i tratti coperti non presentano emissioni se non alle estremità o agli sbocchi di alcuni tipi di sistemi di ventilazione, punti dove le emissioni sono maggiori, la cui dispersione andrebbe studiata preventivamente.</p>	<p>Le misure di mitigazione relative all'impatto acustico e la loro efficacia sono elementi propri della fase di progettazione e saranno valutate in sede di VIA, dipendendo evidentemente dalle caratteristiche tecniche e tecnologiche dell'opera stessa e non dalle azioni urbanistiche oggetto del AdiP e valutate dal RA.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>Si rimanda alle modifiche proposte al punto 2 dell'osservazione 1A dell'ARPA e del punto 8 delle osservazioni 9 – 13 di Padovani.</p>
10	<p>6) Valutazione delle alternative di Piano/Progetto</p> <p>Per quanto riguarda la "Valutazione delle alternative di Piano/Progetto", nel Rapporto Ambientale si accenna alla alternativa 1 consistente in:</p> <p>a) la circonvallazione della frazione di Basagliapenta di poco più di 1 chilometro;</p> <p>b) la circonvallazione dell'abitato di Campoformido di alcuni chilometri;</p> <p>c) una bretella che, dalla SS13 a sud di Campoformido, si innesta prima sull'intersezione a rotatoria tra via Pasiano e Via Passons e poi sull'intersezione a rotatoria sotto l'autostrada e la tangenziale ovest prima</p>	<p>L'alternativa 1 è stata inserita e descritta nel RA poiché indicata dalle osservazione pervenute al RA di cui alla DGR 1807/2017. Il RA evidenzia (par. 3.4.4.) che non si tratta di un'alternativa poiché non svolge le medesime funzioni della tangenziale sud che dopo la diramazione dalla S.S. 13 ha una piattaforma di tipo C1 e svincola a livelli sfalsati con la rete ordinaria nei punti d'intersezione con le direttrici nord - sud principali (UDSR 10, UDSR89, UDSR353). In ogni caso si ritiene di poter estendere l'analisi dei flussi di traffico e l'analisi di prossimità anche al tracciato proposto, denominato</p>	<p>S'integri il par. 7.1 del RA con l'indicazione che in fase di VIA venga estesa l'analisi dei flussi di traffico e di prossimità al tracciato proposto denominato "Alternativa 1" provvedendo al rispettivo confronto.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>di Via Monsignor Nogara (circa 6 km); d) il collegamento dell'intersezione a quadrifoglio tra la tangenziale sud — Il lotto, il braccio autostradale di connessione con l'Autostrada A23, la SR353 tra Terenzano e Zugliano di circa 1 km.</p> <p>Quest'ultimo collegamento ai tre tratti stradali non sarebbe necessario essendo la bretella al punto c) già collegata attraverso la tangenziale Ovest al 1° Lotto della Tangenziale Sud, sebbene non essendo presente nel Rapporto Ambientale una mappa di massima del tracciato ciò non è chiaro.</p> <p>Gli impatti sui livelli di inquinamento atmosferico e acustico e di conseguenza sulla popolazione residente nelle vicinanze delle infrastrutture della alternativa 1 al punto 3.4.4. del Rapporto ambientale dovrebbero venire approfonditi in sede di VIA, alla luce dei risultati delle analisi di prossimità effettuate in questa VAS, estendendo l'analisi di prossimità anche a questo percorso alternativo. L'analisi di prossimità dovrebbe essere effettuata anche per questa alternativa per poter fare un confronto con i risultati della analisi effettuata per l'alternativa 2b ovvero l'opera in progetto; (peraltro se la bretella si immettesse direttamente sulla Tangenziale Ovest prima di Via Monsignor Nogara i flussi di traffico a valle dell'opera non dovrebbero subire modifiche significative).</p> <p>Sarebbe quindi opportuno verificare quanto riportato al punto 4.1 del Rapporto Ambientale, in cui si afferma che l'alternativa 1 avrebbe effetto negativo - significativo sul fattore Popolazione e salute in quanto "l'alternativa non riduce le pressioni sulla popolazione generate dal traffico, prospettando invece l'incremento degli attraversamenti in zone residenziali, la diminuzione del livello di sicurezza stradale, l'aumento del numero di soggetti esposti alla pressione da inquinamento atmosferico e acustico e, in generale, un peggioramento delle condizioni di salute pubblica"; che avrebbe effetto negativo - poco significativo per il fattore Aria e clima in quanto "pur con la previsione dei by pass ai centri urbani, l'alternativa si caratterizzerebbe per la generazione di traffici meno fluidi e dunque maggiormente soggetti a produrre inquinamento atmosferico"; e che produrrebbe un effetto negativo - poco significativo per il fattore Rumore in quanto "l'alternativa 1, complessivamente mantiene gli attuali livelli di traffico ad eccezione del centro di Pesian di Prato, che quindi prospetta una riduzione localizzata dell'impatto acustico. Sempre riferito al Rumore si precisa che " ciò nonostante, la combinazione tra l'inquinamento acustico e atmosferico, produce indirettamente possibili effetti positivi sul fattore Popolazione e salute".</p> <p>L'alternativa 2 b (quella in progetto) e 2a (la variante interna al vincolo di Villa Job) sono considerate avere effetto positivo -significativo sul fattore Popolazione e salute prospettando "una diminuzione delle pressioni generate dall'inquinamento acustico e atmosferico derivante dal traffico presente sulla SS13. Nel complesso, queste condizioni possono contribuire indirettamente a migliorare le condizioni di salute pubblica e possono</p>	<p>"Alternativa 1" in sede di VIA, provvedendo al rispettivo confronto. L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>concorrere ad aumentare i livelli di sicurezza stradale"; e un effetto positivo - significativo per il fattore Aria e clima "potendo generare una significativa riduzione dei flussi di traffico anche di mezzi pesanti e, conseguentemente, un miglioramento della qualità dell'aria dei centri abitati attualmente attraversati dalla SS13 e producendo indirettamente, un possibile effetto positivo sul fattore Popolazione e salute".</p> <p>Il confronto fra le 2 alternative andrebbe quantificato sia in termini di analisi dei flussi di traffico e analisi di prossimità, sia come analisi dell'impatto acustico e atmosferico.</p>		

Proponente osservazioni	Protocollo e Data di arrivo	N. Progr.
Consorzio di bonifica Pianura Friulana	0012104/TERINF/GEN-A del 22/02/2019	5

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	<p>1. Si riportano qui di seguito alcune osservazioni in merito alla tematica acqua, affrontata appunto nel Rapporto ambientale (ALL. 7 alla del. G. R. 21 dicembre 2018, n. 2458).</p> <p>Con attinenza al cap. 5.6.3 (Relazioni con il Piano regionale di tutela delle acque) e al cap. 7.1.4 (Indicazioni inerenti la tutela delle risorse idriche), ove <i>"gli aspetti indicati nel PTA di cui tenere conto in fase progettuale (dell'infrastruttura stradale) riguardano la previsione di sistemi per la raccolta ed il trattamento delle acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali"</i>, per una valutazione esauriente e per una corretta applicazione del principio di invarianza idraulica, risulta utile chiarire se esiste la possibilità che queste acque, così come le acque di ruscellamento superficiale della campagna circostante (raccolte in qualche caso nelle cosiddette "lavie"), intercettate dall'opera prevista, possano eventualmente essere convogliate in fossi di scolo appositamente creati allo scopo, oppure indirizzate nei canali consortili interferenti con l'infrastruttura stradale in progetto. Quest'ultimi canali non sembra siano stati presi in considerazione, in vari punti del Rapporto ambientale viene infatti ribadita l'assenza di corsi d'acqua superficiali nel tratto di intervento, ad eccezione del Torrente Cormor e del canale di scarico della fognatura di Udine, pur facendo menzione dei canali irrigui, ad esempio nel cap. 3.3.6 (Territorio, suolo, acqua, aria e clima). Si rammenta ancora a tal proposito che il tracciato dell'opera prevista interseca i canali secondari denominati "Canale di Bertiole", "Canale di Martignacco", "Canale di Passons" e "Canale di Castions", nonché la "Condotta forzata di Basiliano", che non svolgono una funzione esclusivamente irrigua, ma presentano anche ulteriori usi, di natura energetica (l'acqua convogliata rappresenta infatti una fonte rinnovabile), igienico - sanitaria e ambientale.</p>	<p>1. Si ritiene utile tenere conto di tali indicazioni integrando con esse il paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali".</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>Si integri il par. 7.1.4 del RA tenendo in considerazione che per una valutazione esauriente e per una corretta applicazione del principio di invarianza idraulica, risulta utile chiarire se esiste la possibilità che le acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali, previa raccolta e trattamento, così come le acque di ruscellamento superficiale della campagna circostante (raccolte in qualche caso nelle cosiddette "lavie"), intercettate dall'opera prevista, siano eventualmente convogliate in fossi di scolo appositamente creati allo scopo, oppure indirizzate nei canali consortili interferenti con l'infrastruttura stradale in progetto.</p>
2	<p>1. Sempre in riferimento agli stessi capitoli, ove <i>"nelle successive fasi di progettazione dell'infrastruttura stradale e nei relativi approfondimenti dedicati alla procedura di incidenza ambientale" ovvero "in fase progettuale e di VIA" "si ritiene necessario approfondire (...) gli impatti significativi sui vari corsi d'acqua naturali attraversati/interferiti individuando, descrivendo e valutando gli effetti in fase di cantiere e d'esercizio su fauna ittica ed ambienti acquatici e prevedendo le opportune misure di prevenzione e mitigazione", si richiama la necessità di contemplare, sebbene in forma meno approfondita, anche gli impatti sui corsi d'acqua artificiali attraversati/interferiti sopra richiamati. Soprattutto nelle "eventuali operazioni interferenti con il deflusso</i></p>	<p>1. Si ritiene utile tenere conto di tali indicazioni integrando con esse il paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali".</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>Si integri il par. 7.1.4 del RA tenendo in considerazione che, in fase di progettazione definitiva e di relativa VIA, si potrà procedere a valutare gli impatti sui canali consortili artificiali tenendo conto dei tempi e delle modalità di asciutta dei canali interferenti/attraversati con l'infrastruttura stradale in progetto, che possono comportare un incremento delle portate d'acqua rilasciate dal sistema derivatorio Ledra-Tagliamento nei Torrenti Corno e Cormor, in corrispondenza dei rispettivi nodi idraulici di San Mauro e dell'Ente Fiera.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>idrico superficiale di detti corsi d'acqua, ivi comprese le opere provvisionali, esplorando la possibilità di eseguire i relativi lavori in periodi durante i quali detto deflusso è assente o previa asciutta artificiale di porzioni d'alveo", è <i>necessario tenere conto dei tempi e delle modalità di asciutta dei canali interferenti con l'infrastruttura stradale in progetto, che possono comportare un incremento delle portate d'acqua rilasciate dal sistema derivatorio Ledra-Tagliamento nei Torrenti Corno e Cormor, in corrispondenza dei rispettivi nodi idraulici di San Mauro e dell'Ente Fiera. Anche "tali considerazioni e valutazioni dovranno essere incluse nello Studio d'impatto ambientale dell'opera".</i></p>		
3	<p><i>Con attinenza al cap. 7.1.5 (Indicazioni inerenti la salute umana), ove "si evidenzia l'opportunità che in sede di VIA siano studiate in modo dettagliato adeguate misure di mitigazione per limitare, con riferimento alla salute umana, gli effetti derivanti dall'inquinamento da traffico in termini di inquinamento atmosferico e acustico, nonché soluzioni per l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura stradale", si richiama l'importanza di "prevedere barriere vegetali antinquinanti pluristratificate" e di "mettere a sedime, lungo i margini della nuova via, aree prative e boscate di compensazione che prevedano l'utilizzo di essenze autoctone per armonizzare l'inserimento dell'infrastruttura stradale con l'ambiente ed il paesaggio circostante" tenendo conto anche dell'assetto fondiario e dello sviluppo della rete irrigua eventualmente presente.</i></p>	<p>Si ritiene utile integrare il par. 7.1.5 con le indicazioni suggerite nell'osservazione. L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>Si integri il par. 7.1.5 specificando che, in relazione allo studio delle adeguate misure di mitigazione da proporre per limitare gli effetti sulla salute umana derivanti dall'inquinamento atmosferico e acustico, nonché sul fattore ambientale "paesaggio", si tenga conto anche dell'assetto fondiario e dello sviluppo della rete irrigua eventualmente presente.</p>
4	<p>Considerato quanto sopra, si ritiene opportuno che nelle successive fasi di progettazione dell'infrastruttura stradale: venga esaurientemente analizzato il recapito delle acque di dilavamento provenienti dalla piattaforma stradale e delle acque di ruscellamento superficiale della campagna circostante, intercettate dall'opera prevista, vengano contemplati gli impatti sui corsi d'acqua artificiali attraversati/interferiti, anche con attinenza alle procedure operative adottate per l'asciutta dei canali, e infine, nella definizione delle barriere vegetali di mitigazione/compensazione, si tenga conto dell'assetto fondiario e dello sviluppo della rete irrigua eventualmente presente.</p>	<p>Si vedano le deduzioni istruttorie sopra richiamate.</p>	

Proponente osservazioni	Protocollo e Data di arrivo	N. Progr.
Distretto delle Alpi Orientali	0013315/TERINF/GEN-A del 28/02/2019	6

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	<p>Si prende atto che l'Accordo di Programma definisce una serie di azioni di valenza sovra comunale e comunale; le prime riguardano la localizzazione e realizzazione dell'opera infrastrutturale, la realizzazione del monitoraggio dei flussi di traffico e l'individuazione delle misure di mitigazione e di monitoraggio che saranno effettuate nell'ambito della futura Valutazione di Impatto Ambientale delle opere previste. Le seconde, di valenza comunale, intervengono a modificare gli strumenti di pianificazione locale e identificano le trasformazioni della rete viaria funzionali a connettere la nuova arteria stradale con la rete viaria esistente.</p> <p>Nell'ambito del procedimento attualmente in corso (Valutazione Ambientale Strategica) si rileva che il Rapporto Ambientale si limita ad evidenziare una serie di possibili impatti dell'Accordo di Programma sull'assetto idrografico tra cui:</p> <p>1) la parziale assenza di corpi idrici superficiali da utilizzare quali recapiti finali delle acque di piattaforma stradale post trattamento in aree sensibili.</p> <p>Per il superamento delle criticità espresse al punto 1) il soggetto proponente individua il rilascio sul suolo delle acque provenienti dalla piattaforma stradale. Si evidenzia a tal riguardo che gli scarichi sul suolo sono disciplinati dall'art. 103 del D.Lgs. 152/2006. Dovranno pertanto essere esplicitati fin dalla Valutazione Ambientale Strategica dell'Accordo di Programma le condizioni per le quali tale soluzione risulti compatibile con i citati vincoli normativi.</p>	<p>Come richiamato nella premessa, la presente VAS ha ad oggetto un Accordo di Programma "finalizzato alla localizzazione dell'opera strategica di preminente interesse regionale denominata "Collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – tangenziale sud di Udine - Il lotto", con l'effetto d'inserire il tracciato della stessa nel P.R.G.C. vigente di Pozzuolo del Friuli e di aggiornarlo nei P.R.G.C. vigenti dei Comuni di Campoformido, Lestizza e Basiliano, nonché di prevedere negli stessi i seguenti interventi d'inserimento territoriale connessi all'opera (. .)", come indicato nell'art. 1, e non certo il progetto dell'opera stessa.</p> <p>Per tali ragioni, il RA ha valutato le citate azioni di valenza sovra comunale e comunale, mentre la valutazione degli aspetti progettuali è rinvenibile per il livello preliminare nei documenti dello screening di VIA (cfr. SAPI di cui alla DGR 1158/2012), per il livello definitivo sarà sviluppata in fase di VIA.</p> <p>Per questi motivi la presente VAS si colloca in un livello dedicato all'inserimento del tracciato della tangenziale sud di Udine negli strumenti urbanistici, esplicitando la sua funzione fornendo - attraverso una valutazione ambientale e pianificatoria - l'individuazione delle criticità da affrontare in fase di progettazione definitiva e nella relativa VIA.</p> <p>Premesso un tanto, si osserva che nel RA dapprima, nell'analisi di coerenza con gli strumenti di pianificazione vigenti (cfr. par. 2.2.1), è stata messa in evidenza la prescrizione, indicata dal PRITMML di prevedere sistemi per la raccolta ed il trattamento delle acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali, in modo tale da contribuire al perseguimento degli obiettivi del PTA (aspetto progettuale richiamato anche dal comma j) dell'articolo 29, NTA del PRITMML). Inoltre, la previsione di sistemi di raccolta delle acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali trova coerenza con l'azione n. 8 del PTA ed è riferita agli articoli 24 – 33, NTA del Piano (cfr. paragrafi 5.6.2, 5.6.3 e capitolo 7 del RA). In relazione agli aspetti di incidenza ambientale, per consentire la conservazione e il mantenimento delle specie o habitat dei siti appartenenti alla Rete Natura 2000, è importante perseguire gli obiettivi di qualità ambientale per i corpi idrici (superficiali o sotterranei) del PTA che riguardano, appunto, la previsione di sistemi per la raccolta ed il</p>	<p>Si espliciti nel par. 7.1.4 del RA che gli scarichi sul suolo sono disciplinati dall'art. 103 del D.Lgs. 152/2006 e che di tali vincoli normativi bisogna tenere conto in fase di progettazione definitiva e di relativa VIA.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
		<p>trattamento delle acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali. La tematica è stata richiamata anche nel paragrafo 2.3 "Verifica della coerenza con gli obiettivi di sostenibilità" che richiama la necessità di individuare, attraverso la fase di progettazione, accorgimenti finalizzati a considerare idonei sistemi di raccolta e trattamento per le acque meteoriche per minimizzare i carichi inquinanti nei corpi idrici e nelle falde acquifere.</p> <p>L'analisi dello stato del fattore ambientale "Acqua" (paragrafo 3.3.6 "Territorio, suolo, acqua, aria e clima" del RA) evidenzia la tipologia di impatti generabili dal run-off stradale conseguente l'esercizio della tangenziale sud (Il lotto) evidenziando la necessità di approfondire, nelle successive fasi progettuali, le interferenze tra il tracciato viario di progetto e l'assetto idrografico delle aree interessate, considerando anche le problematiche derivanti dai tratti in trincea.</p> <p>Inoltre, in considerazione dell'alto grado di vulnerabilità della falda, si è evidenziato che si ritiene preferibile il rilascio delle acque provenienti dalla piattaforma stradale sul suolo piuttosto che nel sottosuolo (pozzi disperdenti).</p> <p>Tali elementi di criticità sono stati evidenziati anche nelle sezioni del RA dedicate alla valutazione delle Azioni e nello specifico per l'Azione A (paragrafo 4.3.1.), per le Azioni nel Comune di Pozzuolo del Friuli (paragrafo 4.4.1) e per le Azioni nel Comune di Lestizza (paragrafo 4.4.3). La sezione del RA dedicata alla valutazione di incidenza richiama tra le Misure di conservazione delle ZSC della regione biogeografia continentale (paragrafo 5.5.1), quale azione di Gestione attiva, la necessità per i progetti di nuova realizzazione di autostrade e strade extraurbane, di realizzare una rete di captazione/scolo che trattenga le acque di prima pioggia e le indirizzi ad opportuni sistemi di raccolta e/o trattamento. Inoltre viene fatto richiamo alle prescrizioni indicate dal PRITMML (paragrafo 5.6.2 "Relazioni con il PRITMML") e le previsioni del PTA (paragrafo 5.6.3 "Relazioni con il PTA").</p> <p>Infine, al Capitolo 7 del Rapporto ambientale, ai paragrafi 7.1.3 "Indicazioni derivanti dal PRITMML" e 7.1.4 "Indicazioni inerenti la tutela della risorsa idrica" sono sistematizzate le summenzionate indicazioni del PRITMML e le previsioni derivanti dal PTA di cui tener conto nelle successive fasi di progettazione al fine di delineare le modalità necessarie per superare le criticità evidenziate relativamente all'alto grado di vulnerabilità della falda, all'attraversamento del nuovo tratto viario con le linee di deflusso della rete idrica superficiale (torrente Cormor e canali irrigui) con specifici accorgimenti per i tratti in trincea.</p> <p>Pertanto si ritiene di poter esplicitare nel par. 7.1.4 che gli scarichi sul suolo sono disciplinati dall'art. 103 del D.Lgs. 152/2006 e che di tali vincoli normativi bisogna tenere conto in fase di progettazione</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
		definitiva e di relativa VIA. L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA	
2	<p>2) la possibile interferenza dei tratti in trincea con il naturale deflusso delle acque di ruscellamento superficiale dei bacini a monte del tracciato della tangenziale sud - Il lotto, nonché con le linee di deflusso delle "lavie" presenti in zona.</p> <p>Per il superamento delle criticità al punto 2) il Rapporto Ambientale rimanda alla successiva progettazione delle opere di mitigazione previste dal progetto senza fornire alcuna indicazione aggiuntiva. Risulta necessario che tali opere di mitigazione, seppure con dettaglio coerente all'attuale fase di progettazione dell'opera, siano individuate e descritte fin dalla presente fase di pianificazione evidenziando come tali opere riducano significativamente l'effetto potenzialmente negativo dell'Accordo di Programma.</p>	<p>Per le motivazioni esplicitate al punto 1 delle precedenti deduzioni istruttorie, si ritiene che la richiesta dell'osservazione sia già stata considerata nel RA, per il livello di valutazione della presente VAS, e che gli approfondimenti richiesti non attengono alla presente fase bensì alla fase progettuale.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
3	<p>3) l'interferenza con il Piano Stralcio di difesa idraulica del torrente Cormor, approvato dall'Amministrazione Regionale, ed in particolare con il previsto bacino di laminazione delle piene nell'ambito dell'area di sedime dell'opera in oggetto.</p> <p>Per il superamento delle criticità al punto 3) il Rapporto Ambientale evidenzia che la tangenziale sud - Il lotto, in quanto opera pubblica di preminente interesse strategico, non dovrà costituire ostacolo al funzionamento idraulico della cassa di espansione e dovrà essere sottoposto ad autorizzazione idraulica regionale. A tal proposito, nel rilevare che la presenza di diversi rilevati nell'area della prevista cassa di espansione potrebbe determinare la sottrazione di volumi di invaso e quindi alterare le possibilità di espansione delle acque di piena, si ravvisa la necessità che le opere stradali non rechino pregiudizio al funzionamento dell'opera di laminazione e al pieno sfruttamento dei volumi d'invaso previsti.</p>	<p>Si evidenzia che nel par. 2.2.3 del RA è stata sviluppata l'analisi di coerenza con il Piano di gestione dei bacini idrografici regionali e con il Piano Stralcio di difesa idraulica del torrente Cormor, mettendo in evidenza le previsioni delle casse di espansione localizzate in destra orografica del Torrente Cormor, riportando nel medesimo paragrafo i contenuti dell'art. 7 delle NTA del citato Piano stralcio.</p> <p>Si ritiene utile richiamare nel par. 7.1.4 le succitate considerazioni in merito alla coerenza per indirizzare la progettazione nelle successive fasi, a ribadire che il progetto non dovrà recare pregiudizio al funzionamento dell'opera di laminazione e al pieno sfruttamento dei volumi d'invaso previsti.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p>	<p>Si evidenzi al par. 7.1.4 che il progetto definitivo non dovrà recare pregiudizio al funzionamento dell'opera di laminazione, prevista in destra orografica del Torrente Cormor, nonché al pieno sfruttamento dei volumi d'invaso previsti e che il progetto dovrà porsi in armonia con i contenuti dell'art. 7 delle NTA del Piano Stralcio di difesa idraulica del torrente Cormor.</p>
4	<p>4) l'interferenza con il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali e con il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei bacini regionali (P.A.I.R.).</p> <p>Con riguardo alla criticità di cui al punto 4) si rileva che le aree a pericolosità idraulica moderata riferite agli allagamenti storici (piena settembre 1920), già individuate nel P.A.I.R., hanno trovato conferma nelle aree a rischio idraulico perimetrate nell'ambito del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni; tale circostanza deve essere attentamente valutata già in sede di Rapporto Ambientale, anche nella considerazione che alcuni tratti stradali sono previsti in trincea. In ogni caso la nuova viabilità dovrà costituire un tracciato sicuro e non potrà incrementare le condizioni di pericolosità idraulica del territorio circostante nel caso di calamità naturale.</p>	<p>Nel RA, al par. 2.2.3, è evidenziato che l'ambito territoriale entro il quale sarà localizzata la tangenziale sud - Il lotto è interessato in parte da aree a potenziale rischio idraulico e che le "Relazioni geologiche" delle varianti urbanistiche allegate all'AdP forniscono le indicazioni da recepire nello strumento urbanistico vigente ai fini della localizzazione dell'opera.</p> <p>Si ritiene utile che, nel par. 7.1.4 del RA sia esplicitato che la Relazione idraulica che sarà elaborata in fase di progettazione definitiva fornirà i dati necessari alla progettazione delle opere d'arte principali interferenti con i corsi d'acqua presenti nel territorio attraversato dall'intervento (con particolare riguardo al torrente Cormor) e delle opere di difesa idraulica.</p> <p>Nel RA è evidenziato comunque che il progetto definitivo dovrà essere valutato in sede di procedura di VIA, nonché essere sottoposto ad autorizzazione idraulica regionale.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p>	<p>Nel par. 7.1.4 del RA sia esplicitato che la Relazione idraulica che sarà elaborata in fase di progettazione definitiva fornirà i dati necessari alla progettazione delle opere d'arte principali interferenti con i corsi d'acqua presenti nel territorio attraversato dall'intervento (con particolare riguardo al torrente Cormor) e delle opere di difesa idraulica.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
5	<p>5) la presenza di tombature.</p> <p>Per il superamento della criticità al punto 5) si rileva la necessità che il Rapporto Ambientale verifichi la conformità degli interventi di tombatura di corpi idrici superficiali rispetto alla normativa tecnica vigente e, nel caso positivo, l'idoneità degli stessi con particolare riguardo al rischio di ostruzione, intasamento e funzionamento in pressione.</p>	<p>Si ritiene utile che il RA, al par. 7.1.4 espliciti che, in fase progettuale definitiva e di relativa VIA, sia verificata la conformità degli interventi di tombatura di corpi idrici superficiali rispetto alla normativa tecnica vigente e, nel caso positivo, l'idoneità degli stessi con particolare riguardo al rischio di ostruzione, intasamento e funzionamento in pressione.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p>	<p>Nel par. 7.1.4 del RA si espliciti che, in fase progettuale definitiva e di relativa VIA, sia verificata la conformità degli interventi di tombatura di corpi idrici superficiali rispetto alla normativa tecnica vigente e, nel caso positivo, l'idoneità degli stessi con particolare riguardo al rischio di ostruzione, intasamento e funzionamento in pressione.</p>
6	<p>Si ritiene infine di anticipare inoltre che nelle successive fasi dovranno essere ampiamente indagati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lo studio idraulico che meglio approfondisca le possibili interferenze e l'innescarsi di condizioni di rischio potenziali anche nei confronti della rete minore; - le elaborazioni statistiche sulle precipitazioni massime orarie (ad es. alla stazione pluviografica di Udine) che dovranno tener conto della disponibilità di dati significativi (ad es. anni 1933,1942,1953,1998 etc.); - l'approccio di invarianza idraulica nell'ambito della progettazione, come richiamato anche nel Regolamento di cui al Decreto del Presidente della Regione Autonoma F.V.G. n. 83 del 27/03/2018; - l'idoneità delle modalità e dei tempi di rilascio dei previsti volumi invasabili adiacentemente al sedime stradale con le esigenze dei gestori e dei responsabili della rete idraulica di recapito; - il calcolo della portata massima dei bacini sottesi posti a nord dell'opera in argomento e il possibile contributo di esondazione da monte delle lavie; - la presenza di idonee luci libere tali da assicurare il deflusso delle acque di eventuale esondazione al fine di evitare il fenomeno di insaccamento nei tratti non in alveo/golena; <ul style="list-style-type: none"> - l'idoneità delle opere in alveo/golena; - l'idoneità delle opere alle norme tecniche sulle costruzioni attualmente vigenti. 	<p>Si ritiene utile che il RA, al par. 7.1.4 espliciti quanto indicato nell'osservazione.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>Nel par. 7.1.4 del RA si espliciti quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lo studio idraulico che meglio approfondisca le possibili interferenze e l'innescarsi di condizioni di rischio potenziali anche nei confronti della rete minore; - le elaborazioni statistiche sulle precipitazioni massime orarie (ad es. alla stazione pluviografica di Udine) che dovranno tener conto della disponibilità di dati significativi (ad es. anni 1933,1942,1953,1998 etc.); - l'approccio di invarianza idraulica nell'ambito della progettazione, come richiamato anche nel Regolamento di cui al Decreto del Presidente della Regione Autonoma F.V.G. n. 83 del 27/03/2018; - l'idoneità delle modalità e dei tempi di rilascio dei previsti volumi invasabili adiacentemente al sedime stradale con le esigenze dei gestori e dei responsabili della rete idraulica di recapito; - il calcolo della portata massima dei bacini sottesi posti a nord dell'opera in argomento e il possibile contributo di esondazione da monte delle lavie; - la presenza di idonee luci libere tali da assicurare il deflusso delle acque di eventuale esondazione al fine di evitare il fenomeno di insaccamento nei tratti non in alveo/golena; <ul style="list-style-type: none"> - l'idoneità delle opere in alveo/golena; - l'idoneità delle opere alle norme tecniche sulle costruzioni attualmente vigenti.

Proponente osservazioni	Protocollo e Data di arrivo	N. Progr.
Direzione centrale salute, politiche sociali e disabilità	0016835 TERINF/GEN-A dd 15/03/2019	7

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	<p>Con riferimento alla documentazione adottata e trasmessa, si concorda con l'impostazione e la metodologia della VAS che ha considerato e valutato tutti gli aspetti ambientali relativi all'intera area coinvolta, individuata sulla base dell'analisi trasportistica (ambito territoriale e ambientale di riferimento).</p>	<p>Si prende atto</p>	
2	<p>Nella medesima area è stata condotta l'Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento atmosferico indotto da traffico a seguito della realizzazione del II lotto della tangenziale sud di Udine, entro una fascia di 300 mt dalla sorgente lineare potenziale fonte d'inquinamento (Tangenziale sud). La metodologia utilizzata per l'analisi di prossimità ha considerato come fulcro l'abitazione del singolo residente (iscritto all'anagrafe sanitaria) e ha misurato l'esposizione della popolazione residente nell'ambito territoriale ed ambientale preso a riferimento della VAS (nello scenario attuale e in quello di progetto), a seguito delle modifiche del flusso veicolare dovute all'entrata in esercizio della Tangenziale sud - II lotto.</p> <p>Sia l'analisi trasportistica che quella di prossimità hanno fornito risultati analoghi in termini di area coinvolta e di criticità individuate, che riguardano assi di adduzione alla nuova infrastruttura, già considerati nell'Accordo di Programma.</p> <p>Si concorda quindi sulla conferma delle risultanze dei due metodi e sui contenuti complessivi in merito alla modalità di risoluzione delle predette criticità.</p>	<p>Si concorda</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
3	Si prende infine atto che il Rapporto Ambientale ha tenuto conto dei risultati della VISPA e ne ha recepito le indicazioni.	Si prende atto	
4	Si propone che quanto emerso in termini di criticità dall'analisi trasportistica e dal modello di prossimità, e dalla VISPA, sia valutato approfonditamente in fase di VIA.	<p>Nel par. 7.1 del RA sono presenti vari paragrafi che indicano gli elementi di cui tenere conto, da approfondire, da sviluppare e da valutare nella successiva fase di VIA: tali elementi derivano anche dalle risultanze della VISPA (cfr. par. 7.1.5 "Indicazioni inerenti la salute umana"). Si ritiene utile, tuttavia, integrare il summenzionato par. 7.1 con ulteriori indicazioni finalizzate a orientare la successiva progettazione definitiva e la relativa VIA alla considerazione di tutti i stradali caratterizzati da significativo aumento dei flussi di traffico previsti, al fine dello studio degli impatti sui vari fattori ambientali, ivi inclusa la salute umana.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>Nell'ambito del RA, ed in particolare nel paragrafo 7.1, siano evidenziati i tratti stradali caratterizzati da significativo aumento dei flussi di traffico previsti e, rispetto a questi tratti, siano articolate le indicazioni relative ad analisi e approfondimenti di cui tenere conto in fase di progettazione e di relativa VIA.</p>

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

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

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

Proponente osservazioni	Protocollo e Data di arrivo	N. Progr.
Studio legale SANTIAPICHI - Società tra avvocati s.r.l	0011868 TERINF/GEN-A dd 20/02/2019	9

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	<p>I signori Casarella Francesco, Scognamiglio Carla, Manni Francesco, formulano di seguito le proprie Osservazioni, riservandosi espressamente, in ipotesi di non accoglimento delle stesse, di svolgere ogni opportuna azione.</p> <p>II. Inquadramento normativo</p> <p>I contenuti obbligatori del Rapporto Ambientale, secondo il disposto del Codice dell'Ambiente (d.lgs. n. 152/2006 smi), sono i seguenti:</p> <p>Art. 13 co. 4: <i>Nel rapporto ambientale debbono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma stesso. L'allegato VI al presente decreto riporta le informazioni da fornire nel rapporto ambientale a tale scopo, nei limiti in cui possono essere ragionevolmente richieste, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione correnti, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma. Il Rapporto ambientale dà atto della consultazione di cui al comma 1 ed evidenzia come sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti. Per evitare duplicazioni della valutazione, possono essere utilizzati, se pertinenti, approfondimenti già effettuati ed in-formazioni ottenute nell'ambito di altri livelli decisionali o altrimenti acquisite in attuazione di altre disposizioni normative.</i></p> <p>Allegato VI - Contenuti del rapporto ambientale di cui all'art. 13: <i>Le informazioni da fornire con i rapporti ambientali che devono accompagnare le proposte di piani e di programmi sottoposti a valutazione ambientale strategica sono:</i></p> <p>a) <i>illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;</i></p> <p>b) <i>aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;</i></p> <p>c) <i>caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;</i></p> <p>d) <i>qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e dalla flora e della fauna selvatica, nonché i territori con produzioni agricole di</i></p>	<p>Con riferimento all'art. 13, c. 1 del codice dell'ambiente, si evidenzia che nel Rapporto ambientale, al paragrafo 1.5.6 "Fase delle consultazioni preliminari (scoping) del processo di VAS" sono stati illustrati i passaggi salienti delle consultazioni con i soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) e, mediante specifiche matrici, sono state descritte le modalità con cui sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti da parte dei SCMA.</p> <p>Il Rapporto ambientale (RA) risulta rispondente al dettato normativo: a tale proposito, il paragrafo 1.2 presenta una tabella in cui sono evidenziate le corrispondenze fra i punti in cui è articolato l'allegato VI alla parte seconda del d.lgs 152/2006 e i contenuti del RA stesso. Si osserva, inoltre, che la struttura del RA è stata condivisa con i SCMA durante la succitata fase di scoping.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>particolare qualità e tipicità, di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228;</p> <p>e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;</p> <p>f) possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;</p> <p>g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;</p> <p>h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste;</p> <p>i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione dei piani o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare;</p> <p>j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.</p> <p>Il Rapporto Ambientale non è rispondente al dettato normativo, sotto il duplice profilo procedimentale e di merito.</p>		
2	<p>Profili di illegittimità dell'iter seguito</p> <p>III.1 Violazione dei commi 1 e 4 dell'art. 13 d.lgs. n. 152/2006</p> <p>Il RA non indica – in chiara violazione del comma 13 dell'art. 4 – l'avvenuto svolgimento della fase preliminare alla VAS (“Il Rapporto ambientale dà atto della consultazione di cui al comma 1”) e sostiene invece che il Programma non doveva essere sottoposto a Verifica di assoggettabilità a VAS (!!).</p> <p>L'Autore del RA confonde due procedimenti distinti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la fase preliminare alla VAS, ove le Autorità con competenze ambientali entrano in consultazione e definiscono i contenuti del futuro RA (ex art. 13, co. I); - con il (ben diverso) procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS, che riguarda programmi e piani minori. <p>Va ricordato che in sede di VAS – ed al fine di garantire che i parametri ambientali siano sin dall'inizio inclusi per definire gli obiettivi di piano – è necessario predisporre PRIMA un “rapporto ambientale preliminare” (di solito</p>	<p>Si ritiene che non possa sfuggire agli osservanti l'avvenuta procedura di VAS sul Piano Regionale delle Infrastrutture, della Mobilità, delle Merci e della Logistica (PRITMML), conclusasi con il parere motivato incluso nella DGR del 18/11/11, n. 2197, Piano regionale che prevede la realizzazione dell'opera stradale la cui localizzazione è oggetto dell'AdP.</p> <p>Si ricorda inoltre che le singole Varianti ai PRGC vigenti di Pozzuolo del Friuli (Var. n. 30, approvata con DCC del 20/12/00, n. 135, la cui esecutività è stata confermata con DPGR del 22/03/01, n. 082/Pres.), Campoformido (Var. n. 35, approvata con DCC del 10/11/03, n. 64, la cui esecutività è stata confermata con DPGR del 05/04/04, n. 107/Pres.), Lestizza (Var. n. 9, approvata con DCC del 12/05/05, n. 26, la cui esecutività è stata confermata con DPGR del 04/10/05, n. 0342/Pres.) e Basiliano (Var. generale al PRGC,</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>un indice o poco più da trasmettere alle Autorità competenti) e, solo successivamente, conclusa la consultazione ed arricchito questo "indice", si procede alla stesura del RA vero e proprio. Nel caso in esame ciò non è accaduto, avendo l'Amministrazione "confuso" due procedimenti (la verifica di assoggettabilità a VAS rispetto alla VAS).</p> <p>La violazione è oggettivamente grave; se tutti i soggetti interessati (ARPA, ISPRA, comuni, etc.) fossero stati chiamati dall'origine a definire i contenuti del RA, probabilmente le numerose incoerenze/errate valutazioni contenute nel RA si sarebbero potute risolvere e, probabilmente, si sarebbe arrivati alla approvazione di un tracciato diverso, escludendo – ad esempio – le aree degli osservanti dell'attraversamento dell'opera.</p> <p>In conseguenza di questo passaggio e, specificamente, in considerazione della violazione del comma I dell'art. 13 del Cod. dell'Ambiente (<i>"Sulla base di un rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano o pro-gramma, il proponente e/o l'autorità procedente entrano in consultazione, sin dai momenti preliminari dell'attività di elaborazione di piani e programmi, con l'autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale"</i>), il Parere ex art. 15 dovrà necessariamente concludersi negativamente, attestando l'irregolarità della procedura.</p> <p>Il rinnovo della processo di Vas non supera questa obiezione, poiché la procedura di VAS, come si spiegherà anche nel prosieguo (III.2), si svolge su un Piano (AdP) già formato, quindi i due procedimenti continuano a non essere né paralleli né contestuali, ed il R.A. mutua nei contenuti il precedente documento, non approfondendo molti dei dati emersi in sede di consultazione propedeutica al Rapporto preliminare (cfr. ad es. in-fra per le problematiche acustiche).</p>	<p>approvato con DCC n. 16 del 27/04/04, la cui esecutività è stata confermata con DGR n. 2233 del 27/08/04), che a suo tempo hanno recepito il tracciato della tangenziale sud, non sono stati sottoposti a procedura di VAS, perché anteriori all'entrata in vigore del D.lgs. 152/06 e s.m.i.</p> <p>Viepiù che gli strumenti urbanistici delle singole Amministrazioni comunali presentano una visione limitata al territorio di competenza mentre attraverso l'AdP, che localizza e aggiorna contemporaneamente su tutti gli strumenti urbanistici interessati il tracciato dell'opera, è stato possibile non solo ottenere una visione complessiva della localizzazione dell'opera stessa, ma anche valutare gli impatti e gli effetti nella loro totalità.</p> <p>Pertanto, l'AdP, che è finalizzato alla localizzazione dell'opera di preminente interesse regionale nello strumento urbanistico di Pozzuolo del Friuli e all'aggiornamento del relativo tracciato negli strumenti urbanistici di Campoformido, Lestizza e Basiliano, si ritiene debba essere sottoposto nel suo complesso a procedura di VAS. Il concetto è documentato dall'elaborato grafico denominato "Quadro di unione territoriale e degli interventi previsti dall'Accordo di Programma", allegato alla DGR 2458/2018.</p> <p>Successivamente, le fasi di VAS dell'AdP si sono sviluppate correttamente e conformemente alla normativa.</p> <p>La consultazione preliminare si è chiaramente svolta sulla base di un Rapporto preliminare - elaborato ai sensi dell'art.13, c.1 del codice dell'ambiente - con i soggetti competenti in materia ambientale, secondo le modalità di legge: di un tanto si è ampiamente dato atto nel summenzionato paragrafo 1.5.6 del RA.</p> <p>Con riferimento all'asserita mutazione nel nuovo RA dei contenuti del Rapporto ambientale elaborato prima del rinnovo della procedura di VAS, si osserva che, al contrario, il nuovo documento presenta numerosi nuovi approfondimenti e focus conoscitivi, non ultimo l'allegato documento denominato <i>"Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento atmosferico indotto da traffico a seguito della realizzazione del II lotto della tangenziale sud di Udine"</i>.</p> <p>Quanto alle problematiche acustiche, come specificato nel seguito delle presenti controdeduzioni, il RA presenta una sintesi delle valutazioni acustiche effettuate in fase di screening di VIA, rimandando per le valutazioni puntuali all'Allegato 67 alla DGR 1158/2012: merita evidenziare che le valutazioni acustiche più puntuali vanno effettuate sulla base delle specifiche scelte progettuali e dunque in fase di VIA, in quanto la scelta dei materiali, delle soluzioni costruttive e progettuali (asfalti fonoassorbenti, presenza di barriere acustiche, presenza di quinte arboree, ecc.) influenza in modo</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
		<p>fondamentale l'effettivo impatto acustico. Si osserva inoltre che nel RA, al paragrafo 7.1.6, è specificamente indicato che tali approfondimenti valutativi dovranno essere sviluppati in fase di VIA, con una serie di indicazioni metodologiche puntuali, desunte in gran parte proprio dalle consultazioni di scoping, oltre che dagli esiti della procedura di VISPA.</p> <p>Vale la pena, infine, ribadire che la VAS che si sta sviluppando ha ad oggetto un Accordo di Programma, di cui l'art. 2 recita "(...) finalizzato alla localizzazione dell'opera strategica di preminente interesse regionale denominata "Collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – tangenziale sud di Udine - Il lotto", con l'effetto d'inserire il tracciato della stessa nel P.R.G.C. vigente di Pozzuolo del Friuli e di aggiornarlo nei P.R.G.C. vigenti dei Comuni di Campoformido, Lestizza e Basiliano, nonché di prevedere negli stessi i seguenti interventi d'inserimento territoriale connessi all'opera (...)" e non certo il progetto dell'opera stessa.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
3	<p>III.2 Violazione del comma II dell'art. 15</p> <p>Non meno grave il secondo rilievo procedimentale; la VAS non è un inutile aggravio, è invece finalizzata a garantire che gli aspetti ambientali trovino – sin dalla fase embrionale del Piano – ingresso tra gli elementi principali del piano stesso, obbligando l'estensore del Piano a tenere in debita considerazione le finalità di tutela e di riduzione degli impatti. Questo principio è trasposto nel Codice dell'Ambiente nel II^ comma dell'art. 15: "L'autorità procedente, in collaborazione con l'autorità competente, provvede, prima della presentazione del piano o programma per l'approvazione e tenendo conto delle risultanze del parere motivato di cui al comma 1".</p> <p>L'Unione Europea ha sempre ribadito che la procedura di valutazione ambientale strategica aiuta i responsabili delle politiche a prendere decisioni consapevoli, basate su informazioni oggettive e sui risultati delle consultazioni che coinvolgono pubblico, parti interessate e autorità competenti.</p> <p>Quindi il Piano nasce e si sviluppa intorno alla VAS; si tratta di due procedimenti paralleli (l'adozione del Piano e la VAS) che si intersecano in ogni utile combinazione a garantire la tutela del bene "ambiente" tra le finalità dello strumento in approvazione.</p> <p>Il nostro caso è assai diverso, purtroppo.</p> <p>La VAS interviene sostanzialmente "a sanatoria" del tracciato già approvato, rendendola di fatto totalmente inutile.</p> <p>Che il tracciato è stato definitivamente approvato ben prima dell'avvio della VAS è acclarato dalle stesse premesse del RA, che riportano un iter lungo e complesso, che ha prodotto – alla fine – l'opera qui esaminata. Ed anzi addirittura il tracciato è stato ridefinito a seguito di una serie di interventi che sono ben riportati nella Delibera di GR 32/2007: "...a seguito di quanto sopra argomentato e, in particolare, del suddetto vincolo monumentale, la Regione FVG e la Direzione regionale dei Beni Culturali e Ambientali, in un</p>	<p>Si desidera porre all'attenzione alla ricostruzione puntuale dell'articolato processo di progettazione e valutazione presentato nei paragrafi del R.A.1.4 e 1.5.4, con cui si è dimostrato il serio impegno profuso negli anni alla definizione del tracciato, quale risultanza dello studio di tutte le possibili alternative.</p> <p>Si evidenzia, inoltre, che nello Studio preliminare dell'impatto ambientale (SAPI) sono presentate specifiche considerazioni valutative relative alle variazioni puntuali di tracciato (cfr. paragrafo 2.2 del SAPI). Tali considerazioni sono a disposizione del pubblico in allegato alla DGR 1158/2012, come indicato nel RA.</p> <p>La procedura di VAS, infine, si è svolta secondo le indicazioni di cui alla parte seconda del codice dell'ambiente, senza saltare alcuna fase e con il massimo coinvolgimento di soggetti e pubblico, contribuendo a influenzare notevolmente il testo e i contenuti dell'AdP (vero oggetto della VAS).</p> <p>Per rispondere all'osservazione, la "partita" della tangenziale sud di Udine non è affatto "chiusa", ma anzi risulta ancora aperta, in quanto nella successiva fase di VIA sarà possibile non solo analizzare e valutare in modo specifico impatti e criticità, ma anche ripensare le soluzioni progettuali tecniche, tecnologiche e costruttive della tangenziale.</p> <p>Si evidenzia che l'Azienda sanitaria n.3 Alto Friuli, proprio per dare adeguata rappresentanza alle istanze di tutela della salute dei residenti nei Comuni quali Basiliano, Codroipo e Lestizza, è stata coinvolta nella procedura di VISPA ed è stata contattata direttamente al fine di elaborare lo studio delle criticità e degli effetti sulla salute umana dell'AdP. Infatti l'allegato denominato "Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p><i>confronto prolungato e articolato nel tempo, hanno valutato tra le soluzioni progettuali possibili quella in grado di minimizzare l'impatto sul territorio comunale di Pozzuolo del Friuli; - il tracciato inizialmente previsto, poiché interferente con il vincolo monumentale mai riprogettato dalla Sovrintendenza, è stato traslato più a sud rispetto al tracciato iniziale, in prossimità dell'abitato di Zugliano (frazione di Pozzuolo del Friuli), interessando comunque aree con destinazione urbanistica non compatibile con la destinazione d'uso di viabilità e trasporti". Si è messa la parola tombale sulle alternative di progetto, rendendo vano ogni sforzo del Valutatore, degli osservanti e delle autorità con competenze ambientali, che sopraggiungono quando la partita è ormai chiusa.</i></p> <p>Nel procedimento relativo al Rapporto Preliminare e nella fase del Rapporto Ambientale, risulta coinvolto come soggetto competente, direttamente interessato al procedimento, l'Azienda Sanitaria n. 4 Friuli Centrale, ma non l'Azienda Sanitaria n. 3 Alto Friuli, nella quale ricadono i comuni di Basiliano, Codroipo e Lestizza. Vi è, quindi, il rischio che non trovino adeguata rappresentanza le istanze di tutela della salute dei residenti in questi comuni.</p>	<p><i>atmosferico indotto da traffico a seguito della realizzazione del "Il lotto della tangenziale sud di Udine" è stato elaborato proprio dall'Azienda sanitaria n.3, al fine di poter studiare e valutare in prima persona le criticità relative alla salute umana per i territori interessati. Si rappresenta inoltre che sono diversi i soggetti competenti in materia ambientale individuati con DGR 526/2018 istituzionalmente preposti a tutelare la salute pubblica: ARPA FVG, Direzione centrale Salute, politiche sociali e disabilità, i comuni, e l'ASUIUD Naturalmente, si osserva che durante le consultazioni di VAS chiunque ha potuto presentare osservazioni, compresa la stessa Azienda sanitaria.</i></p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
4	<p>IV. Nel merito.</p> <p>Le valutazioni effettuate nel RA sono carenti /insufficienti. Il maggior errore di merito consegue alla circostanza che l'oggetto da valutarsi è un'opera puntuale, non un Piano. E' chiaro che i promotori dell'opera non volevano sentirsi dire che l'intervento non era previsto a livello programmatico. Quale soluzione utilizzare? Intervenire con un accordo di programma – che di programmatico ha solo il nome – con il quale si autorizza un intervento specifico.</p> <p>Anche questa è la negazione dell'utilità della VAS ed, anzi, la negazione dell'utilità della programmazione.</p> <p>Le incongruenze della attuale localizzazione dell'intervento, sono ben note alla regione Friuli Venezia Giulia; nello Studio Preliminare Ambientale predisposto nel 2011 per un nuovo Progetto Preliminare, è stata esaminata la possibilità, per la tratta di interesse, di un tracciato alternativo, che lambiva minimamente l'area vincolata di Villa Job. Nel documento si legge quanto segue: <i>"Il tracciato alternativo presenterebbe peraltro evidenti vantaggi sia dal punto di vista dell'intrusione nel tessuto insediativo (minori demolizioni) che degli impatti (minore disturbo acustico, ecc.), pur interessando un'area oggi formalmente classificata di valore storico-artistico"</i> (pag. 84).</p> <p>Un concreto impegno finalizzato alla riprogettazione del Vincolo di Villa Job, anche mediante un raffronto in termini di costi/benefici rispetto al tracciato attuale, avrebbe consentito:</p> <ul style="list-style-type: none"> - una soluzione meno onerosa rispetto a quella prescelta, che prevede invece l'obbligo di espropriare – a valori di mercato – intere unità immobiliari da demolire; - un minor impatto sul fattore "salute umana", considerato che il nuovo tracciato si avvicina ai nuclei abitati ed in alcuni casi li invade. Con ogni 	<p>Come evidenziato in precedenza, si osserva che la VAS che si sta sviluppando ha ad oggetto un Accordo di Programma, di cui l'art. 1 <i>"finalizzato alla localizzazione dell'opera strategica di preminente interesse regionale denominata "Collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – tangenziale sud di Udine - Il lotto", con l'effetto d'inserire il tracciato della stessa nel P.R.G.C. vigente di Pozzuolo del Friuli e di aggiornarlo nei P.R.G.C. vigenti dei Comuni di Campoformido, Lestizza e Basiliano, nonché di prevedere negli stessi i seguenti interventi d'inserimento territoriale connessi all'opera (. . .)"</i> e non certo il progetto dell'opera stessa.</p> <p>Il RA risulta rispondente al dettato normativo: a tale proposito, il paragrafo 1.2 presenta una tabella in cui sono evidenziate le corrispondenze fra i punti in cui è articolato l'allegato VI alla parte seconda del d.lgs 152/2006 e i contenuti del RA stesso.</p> <p>Nel paragrafo 3.4 sono descritte le alternative di progetto, mentre al paragrafo 4.1 tali alternative sono state valutate in termini di effetti ambientali.</p> <p>In merito alle alternative, si osserva che nel paragrafo 3.4 del RA vengono illustrate le alternative di progetto, ovvero l'alternativa "zero" (il mantenimento dello stato attuale) e l'alternativa "uno" (ovvero un tracciato caratterizzato dall'allargamento in sede della SS 13 nei tratti extraurbani e con varianti agli abitati), l'alternativa "2A" (localizzata in corrispondenza del confine meridionale del vincolo monumentale a cui è sottoposta Villa Moro – Job, con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio esclusivamente ad un capannone artigianale, presente nel territorio comunale di Pozzuolo del Friuli, nella frazione di Terenzano, evitando quindi, da un punto di vista economico, i costi di</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>conseguente ricaduta in termini di inalazione di sostanze inquinanti, rumore, vibrazioni.</p> <p>Sempre in termini generali, nel RA l'analisi degli effetti dell'opera è esaminata in modo parcellizzato, senza essere contestualizzata ed in assenza di una valutazione complessiva dei singoli effetti – positivi e negativi – che sia estesa alle aree adiacenti a quelle interessate dall'intervento, e che valuti come per le aree incise si rapportino gli effetti positivi e quelli negativi (ciò con particolare riferimento alla viabilità, alla mobilità, all'inquinamento atmosferico ed acustico).</p> <p>Il RA non considera in alcun modo l'impatto negativo del progetto sui proprietari dei terreni e delle abitazioni interessati dalla localizzazione dell'opera (espropriazioni) e sui proprietari limitrofi, che potranno vedere diminuito il valore delle proprietà, come conseguenza dell'aumento del traffico e della diminuzione della qualità della vita nelle aree interessate direttamente o indirettamente dall'intervento.</p> <p>Più in particolare, si espongono di seguito alcune incoerenze/errate valutazioni contenute nel RA, che più direttamente interessano gli Osservanti.</p>	<p>esproprio previsti invece dalla soluzione presente nelle varianti allegate all'AdP, soluzione tuttavia non perseguibile a causa del vincolo monumentale) e l'alternativa "2B" corrispondente all'attuazione dell'AdP con una subarticolazione a Pozzuolo del Friuli.</p> <p>Quest'ultima descrive la "variazione puntuale" di tracciato in corrispondenza dell'intersezione con la SR 353 che deriva dall'apposizione del vincolo monumentale sul complesso costituito dall'immobile denominato "Palazzo Savorgnan – oro (ora Job)" e dalla "proprietà agricola retrostante" e ubicato, nella frazione di Zugliano in data 28/04/98, riconosciuto di particolare interesse storico – artistico (ex L. 1089/39). Come ricordato al paragrafo 3.4.6 del RA, l'apposizione del suddetto vincolo ha determinato l'incompatibilità del progetto preliminare approvato nel 1997 con le aree vincolate e ha apportato in quel tratto dell'opera modifiche tali da renderlo inattuabile, tanto che la Regione, con convenzione del 27/06/11, Pos. 9, ha incaricato la S.p.A. Autovie Venete "dell'aggiornamento della progettazione relativa al completamento della tangenziale sud di Udine, tra la SS13 e la A23", ovvero di "redigere il progetto preliminare della tangenziale sud di Udine – Il lotto, prevedendo lo sviluppo dell'ipotesi di tracciato completamente esterna al vincolo monumentale di villa Savorgnan – Moro (ora job) e, come alternativa della parte finale di circa 4 chilometri, l'ipotesi di tracciato adiacente al limite meridionale del vincolo medesimo", approvato poi come progetto preliminare dalla Regione con DGR n. 1158/12. In particolare, in merito al concreto impegno profuso dall'Amministrazione regionale e finalizzato alla ripermetrazione del Vincolo di Villa Job, si partecipa che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - con nota del 18/07/05, la Regione chiedeva la ripermetrazione del vincolo, allegando all'istanza il documento di analisi storica a firma dell'arch. Tamburini e dell'ing. Bucher, ricevendo un primo formale diniego all'istanza (parere del 09/09/05, prot. n. 4137); - con nota del 12/02/10, prot. n. 1274, la Regione chiedeva nuovamente la ripermetrazione del vincolo, ricevendo un secondo formale diniego all'istanza (parere del 28/05/10, prot. n. 4277); - con convenzione del 27/06/11, Pos. 9, la Regione incaricava la S.p.A. Autovie Venete "dell'aggiornamento della progettazione relativa al completamento della tangenziale sud di Udine, tra la SS13 e la A23", ovvero di "redigere il progetto preliminare della tangenziale sud di Udine – Il lotto, prevedendo lo sviluppo dell'ipotesi di tracciato completamente esterna al vincolo monumentale di villa Savorgnan – Moro (ora job) e, come alternativa della parte finale di circa 4 chilometri, l'ipotesi di tracciato adiacente al limite meridionale del vincolo medesimo", considerato quindi che l'apposizione del suddetto vincolo aveva determinato l'incompatibilità del progetto preliminare approvato nel 1997 con le aree vincolate e apportato in quel tratto dell'opera 	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
		<p>modifiche tali da renderlo inattuabile;</p> <ul style="list-style-type: none"> - in data 12/07/11 il progetto preliminare avente ad oggetto la soluzione progettuale esterna al vincolo diveniva oggetto di istanza da parte dell'allora Servizio infrastrutture di trasporto e comunicazione per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA. Con decreto del 13/10/11, n. 1898 il Direttore Centrale ambiente, energia e politiche per la montagna stabiliva che l'intervento è da assoggettare alla procedura di VIA; - con delibera del 21/06/12, n. 1158 la Giunta regionale approvava il progetto preliminare del 27/06/11; - la Soprintendenza per i beni archeologici del Friuli Venezia Giulia, Direzione regionale per i Beni culturali e paesaggistici del Friuli Venezia Giulia, Ministero per i Beni e le Attività Culturali concludeva la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico (artt. 95 e 96, D.lgs. 163/06 e s.m.i.), relativamente all'intervento in oggetto, aperta con istanza del 26/02/13, prot. n. 8242 dell'allora Direzione Centrale infrastrutture, Mobilità, Pianificazione Territoriale e Lavori Pubblici della Regione. <p>La valutazione degli effetti, attraverso l'analisi delle singole azioni di AdP, si è estesa anche alla cumulatività e alla caratterizzazione degli effetti ambientali stessi: un tanto è possibile rinvenire, anche graficamente, ai paragrafi 4.3, 4.4, 4.5, 4.6. Occorre evidenziare che il RA attraverso l'analisi di prossimità ha valutato l'esposizione al rischio da traffico della popolazione residente sia nell'area cosiddetta ristretta, relativa ai comuni interessati direttamente dalla localizzazione dell'opera, che nell'area cosiddetta complessiva estendendo l'analisi fino a Castions di strada e Mortegliano, oltre a Udine, Pavia di Udine etc.</p> <p>Per quanto riguarda la componente agricola si ricorda che alla DGR 1158/12, a disposizione sul sito dell'AR dedicato all'AdP, sono allegati due elaborati grafici denominati "Carta delle interferenze con il comparto agricolo – Parte a" e "Carta delle interferenze con il comparto agricolo – Parte b", che illustrano tutti i percorsi possibili che interessano i mezzi agricoli (fra l'altro anche per il raggiungimento dell'essiccatoio e del Consorzio agrario da parte dei coltivatori diretti presenti nell'ambito dei territori comunali interessati dalla realizzazione dell'infrastruttura, anche dopo la realizzazione di quest'ultima). Gli aspetti relativi alla componente agricoltura sono approfonditi nel paragrafo 3.8.2 "Il comparto agricoltura" dello SAPI di cui alla DGR sopra citata.</p> <p>Inoltre al par. 3.3.6 del RA "Territorio, suolo, acqua aria e clima", in particolare a pag. 339, nonché in tutte le schede di valutazione delle azioni di livello comunale, relativamente al fattore "suolo" sono presentate le specifiche relative alla percentuale di occupazione del</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
		<p>suolo in ambiti a vocazione agricola per ogni comune.</p> <p>Infine si evidenzia che il RA a pag. 477 nel par. 4.6 "Risultati e sintesi della valutazione ambientale" si evidenzia che "l'effetto più rilevante e quindi ritenuto "negativo significativo" riguarda il consumo di suolo agricolo. Tali aspetti di carattere ambientale evidenziano, indirettamente, possibili impatti negativi derivanti dalla previsione dell'infrastruttura sui proprietari dei terreni e delle abitazioni interessati dalla localizzazione dell'opera (espropriazioni) che saranno specificatamente considerati e quantificati nonché valutati in sede di progettazione definitiva e nell'ambito della procedura di VIA.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
5	<p>IV.1 Quanto alla variazione di destinazione urbanistica</p> <p>Le aree di proprietà degli istanti sono situate nel perimetro in cui si prevede il raccordo fra la SR 353 ed il nuovo tracciato viario.</p> <p>Il Rapporto Ambientale (pag. 385) indica modifiche alla destinazione urbanistica, con variazione da ZTO "B1 e B1* - residenziale estensiva" a quella di "Viabilità extraurbana di primo livello di progetto (aree di acquisizione della Tangenziale Sud di Udine e opere di mitigazione connesse)". Il documento prende atto che la variazione "comporta la procedura espropriativa con acquisizione degli immobili, per consentire la realizzazione dell'intersezione a rotatoria di connessione tra la SR 353 e il nuovo tracciato e la realizzazione del tratto del tracciato stesso".</p> <p>Il RA aggiunge che "le aree di acquisizione valgono come indicazione di massima e che potranno essere variate, per esigenze tecnico – funzionali, entro le fasce di rispetto stradale qualora non si prevedano ulteriori aree assoggettare ad esproprio" (pag. 14).</p> <p>In termini analoghi, la Relazione di Variante al PRG (all. sub. A) precisa che, "in corrispondenza con l'intersezione con la SR 353, viene ridotto un ambito di ZTO B1 e B1*, che passa a viabilità, con acquisizione degli immobili, per consentire la realizzazione della rotatoria di connessione e del tracciato passante della Tangenziale" (§ 3).</p> <p>Nella Sintesi non tecnica si aggiunge che l'esproprio in questo caso sarà necessario poiché in tale tratto, la stretta vicinanza con le abitazioni, rende impossibile la schermatura acustica.</p> <p>Anzi, risulta dagli atti che è stata accolta la richiesta del comune di Pozzuolo del Friuli di prevedere un' (ulteriore) area di 60 m a protezione degli abitati, quale intervento di mitigazione ambientale, al fine di calmierare gli effetti negativi del traffico da un punto di vista ambientale (con particolare riferimento alla salute umana).</p> <p>1. Nella documentazione di progetto non risulta una specifica indicazione delle aree oggetto di esproprio, né rispetto all'entità, né rispetto ai costi economici; addirittura, il perimetro di acquisizione potrebbe essere successivamente modificato.</p>	<p>Punto 1. Per quanto concerne la prima parte dell'osservazione, si sottolinea che le problematiche illustrate attengono alle successive fasi progettuali e non alla presente fase di localizzazione dell'opera nello strumento pianificatorio comunale vigente, finalizzata a garantire la compatibilità urbanistica dell'opera stessa. Il carattere</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>2. L'intervento incide radicalmente su di una situazione urbanistica preesistente e legittima, per cui sarebbe stato necessario valutare l'esistenza di soluzioni alternative, che si inserissero nell'esistente, evitando demolizioni.</p> <p>In direzione Nord rispetto al punto di intervento, vi sono le ultime propaggini del-la cd. Villa Job, ex Savorgnan – Moro, sottoposta a vincolo architettonico - paesaggistico.</p> <p>Il tracciato alternativo, esaminato anche in sede progettuale (doc. Regione Friuli Venezia Giulia del 27.07.2016, all. 5), prevede un lieve spostamento dell'intervento verso Nord, all'interno dell'area vincolata, ma senza necessità di dar luogo ad alcuna demolizione.</p> <p>Nella tavola di raffronto fra i due progetti vengono indicati i rispettivi esiti, ma i risultati effettivi sono opposti a quelli evidenziati nel documento. Viene indicato come punto di forza del progetto definitivo la circostanza che il progetto investe suolo già parzialmente urbanizzato, mentre il tracciato alternativo comporterebbe un maggiore consumo di suolo non urbanizzato (agricolo e naturale).</p> <p>In realtà è vero il contrario: il tracciato attuale impatta su un edificato esistente (in questa accezione già urbanizzato) e da demolire; in alternativa, il consumo di suolo non urbanizzato, cioè agricolo, non costituirebbe un elemento di novità del progetto, poiché, come si legge nel RA, uno degli effetti principali dell'intervento consiste in un diffuso fenomeno di frammentazione del suolo agricolo.</p> <p>3. Neppure è esatto che il Progetto definitivo non interferisce con il vincolo di</p>	<p>conformativo della proprietà e tutto ciò che ne deriva infatti è attività conseguente la compatibilità urbanistica del tracciato viario nel PRGC vigente, raggiunta appunto come appena illustrato attraverso la Variante all'AdP che lo localizza nella zonizzazione del PRGC, ovvero nell'elaborato riguardante il carattere conformativo della proprietà. Si ricorda inoltre che, ai sensi dell'art. 12, co. 1, lett. a) del DPR 327/01, la dichiarazione di pubblica utilità si intende disposta "quando l'autorità espropriante approva a tale fine il progetto definitivo dell'opera pubblica o di pubblica utilità (...)".</p> <p>La Variante urbanistica al PRGC vigente di Pozzuolo del Friuli, allegata all'AdP, nel localizzare l'opera all'interno della zonizzazione, ovvero nell'elaborato riguardante il carattere conformativo della proprietà, individua esclusivamente le aree assoggettate a vincolo preordinato all'esproprio, all'interno delle quali verrà localizzato il tracciato definitivo dell'opera. Pertanto solo in questa fase progettuale definitiva di dettaglio sarà possibile dare specifiche indicazioni delle aree oggetto di esproprio, della loro entità, dei costi economici.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p> <p>Punto 2. Per quanto riguarda il punto 2 dell'osservazione, si sottolinea quanto argomentato nella controdeduzione del punto precedente.</p> <p>Punto 3. Si evidenzia che la relazione paesaggistica, quando</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>Villa Job; la Relazione Paesaggistica (§ Tratto sez. 350 – 415 Villa Job – Confluenza A23) segnala che, pur non essendoci un'interferenza diretta con l'ambito della Villa, tuttavia l'inserimento della struttura comporta un impatto, in rapporto con il nucleo storico dell'abitato, che necessita di mitigazione.</p> <p>4. Peraltro, la localizzazione definitivamente individuata avrà effetti pesantemente negativi sul clima acustico dell'abitato di Terenzano, dove si potrà assistere ad un innalzamento del rumore anche di 10 DB a fronte di una situazione attualmente silenziosa per le abitazioni non direttamente prospicienti la SR 353. La totalità degli effetti viene indicata nel Rapporto Ambientale (pag. 386) come <i>“poco significativo (negativo)”</i>, ma si tratta di un esito non condivisibile, poiché il parametro di misurazione doveva essere costituito non dall'intero territorio comunale di Pozzuolo del Friuli, ma da quello della frazione di Terenzano, sulla quale si ripercuoteranno, dal punto di vista spaziale, gli effetti acustici negativi dell'intervento.</p> <p>Così si legge sul punto nel Rapporto Ambientale (pag. 386): <i>“la realizzazione della tangenziale sud – Il lotto comporterà un miglioramento delle condizioni del clima acustico in corrispondenza di tutte le postazioni analizzate ad eccezione di quelle poste in corrispondenza dell'abitato di Terenzano. L'azione è suscettibile di peggiorare in modo apprezzabile le condizioni sonore attuali sostanzialmente in corrispondenza dell'abitato di Terenzano, mentre è da attendersi un miglioramento nelle altre tipologie sonore considerate. Va comunque evidenziato che il peggioramento a Terenzano potrebbe quantificarsi in un innalzamento del rumore anche di 10 dB(A) nelle situazioni attualmente silenziose non direttamente prospicienti la SR353 e di 1 – 3 dB(A) in corrispondenza delle postazioni già oggi direttamente influenzate dal rumore da traffico stradale attribuibile alla SR 353 (ciò per l'effetto di richiamo suscettibile di prodursi a sud del tracciato della tangenziale)”</i>.</p>	<p>argomenta in merito ad un impatto dell'infrastruttura <i>“in rapporto con il nucleo storico dell'abitato, che necessita di mitigazione”</i>, illustra un impatto meramente visivo e non fisico, tanto da ritenere <i>“opportuno che vengano previste delle quinte arboree di mascheramento del rilevato stradale, al fine di contenerne l'impatto percettivo, nel contesto agricolo circostante”</i>. Di un tanto si è dato conto nel paragrafo 3.3.4 <i>“Beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio”</i> del RA e, nell'ambito del paragrafo 7.1.1 <i>“Indicazioni inerenti il PPR e l'attuazione delle Reti strategiche”</i>, si è esplicitato che <i>“in relazione alla Rete dei beni culturali, la progettazione della tangenziale dovrà tener conto di conservare il senso e il valore del paesaggio riferito al complesso storico-artistico della Villa Savorgnan – Moro (ora Job) nella frazione di Zugliano”</i>.</p> <p>L'OSSERVAZIONE RISULTA GIÀ ACCOLTA</p> <p>Punto 4. Per quanto riguarda questo punto, si fa presente che il giudizio dato alla totalità dell'effetto dipende dal fatto che si passa da una situazione perfettamente silenziosa ad una situazione con 10 dB di innalzamento, comunque molto inferiore ai limiti di legge. Si evidenzia che sarà nella fase di progetto che si potranno sviluppare le dovute valutazioni e adottare le scelte tecniche per ricondurre i valori acustici entro i parametri di legge: a tal fine, nel RA sono presentate al paragrafo 7.1.6 indicazioni per la progettazione definitiva e per la relativa VIA orientate a perseguire la massima sostenibilità dell'opera relativamente al clima acustico.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
6	<p>IV.2 Quanto alla prossimità con il Torrente Cormor</p> <p>Secondo la Relazione Geologica (Sub A.7), l'area di intervento è vicina al Torrente Cormor e ricade in zona P2 di media pericolosità idrografica; in questi ambiti sono consentite nuove zone di espansione per infrastrutture (anche) stradali, purché non siano previste volumetrie edilizie e ne sia segnalata la condizione di pericolosità.</p>	<p>Si premette che si tratta di osservazioni e proposte attinenti il progetto definitivo ed esecutivo, relative alla successiva fase di VIA. Le inesattezze localizzative e funzionali addotte, relative al rapporto tra il Torrente Cormor, la sensibilità idraulica e geologica del territorio e il progetto dell'opera in esame rendono difficoltoso valutare i contenuti dell'osservazione stessa.</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>Il perimetro è indicato come interessato da alluvioni recenti (cfr. Tav. 2 Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini di interesse regionale, allegato alla Relazione Geologica) ed è contrassegnato come area potenzialmente soggetta ad allagamento (cfr. tav. 4, carta idrogeologica, ivi) e ad esondazione (cfr. tav. 5, carta della zonizzazione, ivi). Ai limiti dell'ambito di intervento, sul lato Est (in particolare, nell'intersezione con via Ellero), risultano zone potenzialmente franose (cfr. tav. 5 cit.).</p> <p>La Fig. 4.2 della Relazione Geologica conferma che, invece, la traslazione dell'intervento verso Nord avrebbe collocato il tracciato in zona P1 di bassa pericolosità, e, quindi, in una situazione di massima sicurezza.</p> <p>Il RA (pag. 387 e segg.) nell'esame degli effetti sulla componente "Acqua" segnala, quanto all'idrografia sotterranea, la presenza di una falda con alto grado di vulnerabilità, di cui tenere conto nella realizzazione dell'opera. In antitesi con gli esiti della Relazione geologica, quanto alla componente "Suolo e sottosuolo" il RA (pag. 387 e segg.), esamina le condizioni morfologiche e litostratigrafiche accertate, esclude rischi di natura geostatica, anche in relazione agli effetti della costruzione dell'infrastruttura viaria. Il Rapporto Ambientale così, incongruamente, conclude: "Va comunque evidenziato che il peggioramento a Terenzano potrebbe quantificarsi in un innalzamento del rumore anche di 10 dB(A) nelle situazioni attualmente silenziose non direttamente prospicienti la SR353 e di 1 – 3 dB(A) in corrispondenza delle postazioni già oggi direttamente influenzate dal rumore da traffico stradale attribuibile alla SR 353 (ciò per l'effetto di richiamo suscettibile di prodursi a sud del tracciato della tangenziale)".</p> <p>Nel RA è assente ogni valutazione relativa alle dette criticità delle componenti "Acqua" e "Suolo e sottosuolo", peraltro segnalate nella Relazione Geologica.</p> <p>Il progetto prevede la realizzazione di alcuni ponti sul Torrente Cormor, di cui uno, nella frazione di Zugliano, in prossimità dell'area di interesse, di c.ca 260 mt. lineari. E' una zona di alluvioni attuali e P3 ad alta pericolosità (cfr. Relazione geologica fig. 3.5. e 4.2), in cui sono consentiti gli interventi di realizzazione ed ampliamento di infrastrutture viarie, non diversamente localizzabili o non delocalizzabili, purché non implicanti l'incremento delle condizioni di pericolosità.</p> <p>Nel nostro caso, questa condizione autorizzativa non è rispettata. Il torrente "Cormor" è interessato da frequenti fenomeni di esondazioni non irrilevanti. Fra i paesi che il torrente attraversa, in zona, a monte di Terenzano, vi sono il Comune di Basaldella, dove il torrente esonda molto spesso; la Frazione di Pozzuolo del Friuli, denominata Zugliano, che subisce l'effetto delle esondazioni lato Basaldella; Terenzano, per poi arrivare fino al Comune di Latisana che si trova quasi in prossimità del mare, con lo sfogo finale. A Latisana il pericolo è notevole poiché, in caso di esondazione a monte, questo territorio si allagherebbe, con gravi ripercussioni del territorio a monte di quello di Latisana.</p>	<p>Si evidenzia, in ogni caso, che il Servizio geologico della Direzione centrale ambiente ed energia in data 30/11/2017 con nota prot. 52560 ha espresso parere favorevole, facendo proprio il parere collaborativo del Servizio difesa del suolo, con la seguente prescrizione valida per tutte le quattro Amministrazioni coinvolte nell'AdP, ovvero che "per tutte le aree valgono le prescrizioni e le raccomandazioni contenute nel capitolo [...] della Relazione geologica a firma del dott. geologo M. Pivetta che qui si intendono integralmente riportate" e che "per tutte le aree ricadenti in ambito di pericolosità del Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI) si applica quanto previsto dalle NTA del PAI stesso" e infine che "le predette prescrizioni devono essere recepite nelle NTA dei Piani per ciascun PRGC corrispondente, ai sensi dell'articolo 10, comma 4bis, della legge regionale 27/1988".</p> <p>Il suddetto parere è stato confermato con nota prot. 3963/P di data 25/1/2019.</p> <p>Quanto alle asserite conclusioni del RA alle pagine 387 e seguenti, si osserva che la citazione riportata nell'osservazione con riferimento al fattore "suolo" non risulta corretta.</p> <p>Si segnala che al paragrafo 3.3.6 sono illustrate le principali criticità relative al fattore ambientale "acqua", al par. 2.2.3 è analizzato il rapporto con il vigente Piano regionale di tutela delle acque. Inoltre la tematica relativa agli impatti da run-off stradale generabili dalla realizzazione dell'infrastruttura sono stati considerati in varie sezioni del Rapporto ambientale. Dapprima, nell'analisi di coerenza con gli strumenti di pianificazione vigenti (cfr. par. 2.2.1) è stata messa in evidenza la prescrizione, indicata dal PRITMML di prevedere sistemi per la raccolta ed il trattamento delle acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali, in modo tale da contribuire al perseguimento degli obiettivi del PTA (aspetto progettuale richiamato anche dal comma j) dell'articolo 29, NTA del PRITMML). Inoltre, la previsione di sistemi di raccolta delle acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali trova coerenza con l'azione n. 8 del PTA ed è riferita agli articoli 24 – 33, NTA del Piano (cfr. paragrafi 5.6.2, 5.6.3 e capitolo 7 del presente Rapporto ambientale). In relazione agli aspetti di incidenza ambientale, per consentire la conservazione e il mantenimento delle specie o habitat dei siti appartenenti alla Rete Natura 2000, è importante perseguire gli obiettivi di qualità ambientale per i corpi idrici (superficiali o sotterranei) del PTA che riguardano, appunto, la previsione di sistemi per la raccolta ed il trattamento delle acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali.</p> <p>La tematica è stata richiamata anche nel paragrafo 2.3 "Verifica della coerenza con gli obiettivi di sostenibilità" che richiama la necessità di individuare, attraverso la fase di progettazione,</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>Da quanto si apprende, il progetto sembrerebbe prevedere la realizzazione della rampa della tangenziale in modo da determinare come fondamenta una paratoia trasversale del Cormor; ove il dato fosse confermato, verrebbe aumentato il fenomeno, già naturalmente esistente, di esondazioni. Inoltre, se, come viene riportato, il un ponte sul torrente Cormor venisse realizzato con tombolotti, in caso di trasporto di tronchi ed altro, questi ultimi potrebbero occludersi, generando gravi conseguenze da Terenzano fino a Latisana.</p>	<p>accorgimenti finalizzati a considerare idonei sistemi di raccolta e trattamento per le acque meteoriche per minimizzare i carichi inquinanti nei corpi idrici e nelle falde acquifere.</p> <p>L'analisi dello stato del fattore ambientale "Acqua" (paragrafo 3.3.6 "Territorio, suolo, acqua, aria e clima" del RA) evidenzia la tipologia di impatti generabili dal run-off stradale conseguente l'esercizio della tangenziale sud (Il lotto) evidenziando la necessità di approfondire, nelle successive fasi progettuali, le interferenze tra il tracciato viario di progetto e l'assetto idrografico delle aree interessate, considerando anche le problematiche derivanti dai tratti in trincea. Da ultimo si evidenzia che tutte le azioni dell'AdP sono state valutate anche rispetto al suddetto fattore ambientale (cfr. par. 4.3, 4.4, 4.6).</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
7	<p>IV.3 Quanto alla componente Aria</p> <p>Il RA (pag. 386 segg.), segnala un peggioramento della qualità dell'aria negli abitati maggiormente afferenti la nuova rete viaria (ovvero il limite meridionale della fra-zione di Zugliano e quello Nord di Terenzano), a causa dell'aumento delle emissioni in atmosfera.</p> <p>Il RA prevede forme di monitoraggio, ma esclude l'assunzione di misure di compensazione (pag. 68), offrendo un rimedio del tutto insufficiente, trattandosi di un centro abitato.</p>	<p>Non si comprende il tenore dell'osservazione che prende in considerazione l'assunzione di misure di compensazione, ad ogni buon conto, si fa presente che l'AdP prevede specifiche misure di mitigazione, che consistono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nella proposta dell'azione B: <i>"Realizzazione di un monitoraggio dei flussi di traffico presente sulla rete stradale regionale interessata dalla realizzazione dell'opera, sia antecedente che seguente l'entrata in esercizio dell'opera stessa al fine di individuare eventuali ulteriori azioni e misure di mitigazione nel caso di criticità legate alle variazioni di traffico"</i>; - nella proposta dell'azione C: <i>"Individuazione puntuale delle misure di mitigazione e delle specifiche dell'azione di monitoraggio che saranno effettuate nell'ambito della VIA del progetto, tenendo conto delle indicazioni della VAS, che recepisce anche le conclusioni e le raccomandazioni della Vis.Pa"</i>. - nella proposta dell'azione 1.4 (Comune di Pozzuolo del Friuli) <i>"modifica del P.O. e del P.S.: previsione a nord e a sud del nuovo tracciato di una fascia di mitigazione ambientale di 60 m, misurati a partire dal limite della pavimentazione stradale, in corrispondenza dell'abitato meridionale della frazione di Zugliano e conseguente modifica della destinazione urbanistica"</i>. <p>Inoltre, si evidenzia che, al co. 1, lett. d) dell'art. 9 della bozza dell'AdP l'Amministrazione regionale s'impegna a <i>"reperire e finanziare integralmente, le eventuali opere di mitigazione e/o azioni, che si rendessero necessarie a seguito del monitoraggio di cui alla lettera b)."</i></p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
8	<p>IV.4 Quanto alla componente Flora, Fauna e Biodiversità</p> <p>Anche rispetto a questi profili il RA è carente e superficiale. Esso si limita a segnalare l'eventualità di effetti indiretti, derivanti dalla realizzazione dell'opera, che potrebbero interessare le specie autoctone. Atteso l'impatto irreversibile dell'effetto, esso avrebbe meritato una ben diversa e più approfondita analisi.</p>	<p>Il Capitolo 5 del RA, ai sensi del DPR 357/97 e della DGR del 11/07/14, n. 1323, include le valutazioni di cui si accenna nell'osservazione.</p> <p>Si evidenzia inoltre che il nuovo RA presenta numerosi approfondimenti sia conoscitivi che valutativi in merito alla biodiversità non presenti nella precedente versione: si va dalla</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>Quanto alla voce Biodiversità, il RA osserva, infatti, che <i>“l'azione potrà avere effetti indiretti poco significativi, negativi su questo fattore ambientale, in quanto non tanto la localizzazione ma la conseguente realizzazione dell'opera potrà modificare i corridoi ecologici relativi ad alcune specie autoctone”</i> (pag. 388).</p>	<p>coerenza con il Piano paesaggistico regionale (ed in particolare con la Rete ecologica dello stesso), a ulteriori specifiche nelle schede di valutazione per il fattore "biodiversità", dall'introduzione di approfondimenti conoscitivi in merito a flora, fauna e prati stabili (cfr. par. 3.3.3 del RA), alla specifica di indicazioni inerenti la biodiversità di cui tenere conto durante la fase di progettazione definitiva e di VIA (anche con riferimento alle indicazioni derivanti dalla Rete ecologica del Piano paesaggistico regionale e alle indicazioni derivanti dagli articoli 29, 30 e 31 delle NTA del PRITMML, inserite rispettivamente ai paragrafi 7.1.1 e 7.1.3)</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
9	<p>IV.5 Quanto alla componente Paesaggio</p> <p>Il RA non esamina questo fattore in modo approfondito e le conclusioni alle quali perviene sono contraddittorie. Il documento ritiene che l'azione può produrre effetti indiretti negativi poco significativi, salvo poi osservare che <i>“il tracciato attraversa su viadotto il bene ambientale del Torrente Cormor e nell'ambito della frazione di Zugliano, la nuova viabilità verrà realizzata in continuità al limite meridionale del bene monumentale denominato Villa Moro – Job”</i>. Il RA in modo assertivo conclude sul punto che, nonostante tali circostanze, la fruizione di questi beni storici ed ambientali non sarà oggetto di modifica, ma subito dopo segnala che <i>“l'opera genera nel contesto dell'area di inserimento un'interferenza molto significativa prevedendo un impatto elevato da mitigare, in particolare nella larga fascia in cui scorre il Torrente Cormor”</i>. La nuova fruizione percettiva <i>“verrà in qualche modo paesaggisticamente integrata nell'ambiente attraverso la realizzazione delle opere di mitigazione che saranno previste nel progetto”</i>.</p>	<p>Il rapporto con il tema del paesaggio è stato oggetto di approfondimenti specifici nel nuovo RA e pertanto l'osservazione risulta riduttiva e tendenziosa.</p> <p>Nel nuovo RA si è sviluppata l'analisi di coerenza con il Piano paesaggistico regionale e si sono affrontate le coerenze con gli aspetti paesaggistici emergenti dai documenti delle singole varianti urbanistiche (cfr. par. 2.2.1): questo studio è servito per evidenziare gli elementi fondamentali inerenti il paesaggio di cui tenere conto e a cui dare risposta in fase progettuale e di relativa VIA. A tal fine, inoltre, si è ritenuto utile ordinare e sistematizzare tali indicazioni nei paragrafi 7.1.1 e 7.1.2 del RA, quali riferimenti per la progettazione definitiva e per la VIA.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
10	<p>IV.6 Popolazione e Salute Umana</p> <p>Il RA segnala due effetti, relativi alla viabilità ed alla popolazione – salute umana, che possono essere considerati contestualmente.</p> <p>Da un lato, la ridefinizione dei flussi veicolari potrebbe generare un aumento del traffico nei punti di intersezione fra la rete viaria esistente e la nuova infrastruttura (pag. 389 segg.).</p> <p>Dall'altro, il nuovo tracciato pone il problema della raggiungibilità, da parte delle aziende agricole site in loco, dei centri di servizio (essiccatoio e consorzio agrario) (pag. 389 segg.).</p> <p>La valutazione degli effetti, per entrambi i casi, come <i>“poco significativi”</i>, è inappropriata, poiché l'opera incide su un agglomerato urbano (satellite della città di Udine), che per tale ragione utilizzerà molto i punti di immissione con la nuova tangenziale, e fortemente agricola.</p>	<p>Si evidenzia che l'osservazione in argomento attiene al progetto e non alle azioni urbanistiche oggetto del AdP e valutate dal RA. Si fa presente comunque che:</p> <p>- in merito al primo punto dell'osservazione, oltre a quanto concluso nello SAPI in merito agli scenari di traffico simulati in fase di cantiere e post operam (anno 2025) e oltre agli approfondimenti relativi al rapporto fra flussi di traffico di progetto e salute umana (oggetto dell'allegato <i>“Analisi di prossimità”</i>), va ricordato che l'azione B: <i>“Realizzazione di un monitoraggio dei flussi di traffico presente sulla rete stradale regionale interessata dalla realizzazione dell'opera, sia antecedente che seguente l'entrata in esercizio dell'opera stessa al fine di individuare eventuali ulteriori azioni e misure di mitigazione nel caso di criticità legate alle variazioni di traffico;”</i> consta nell'esecuzione di una campagna di rilievo del traffico ante e post operam sulle strade di primo e secondo livello collegate alla porzione di rete stradale interessata dalla realizzazione dell'opera che risentirà direttamente della riorganizzazione dei flussi di traffico.</p> <p><i>Il completamento della tangenziale sud – Il lotto produrrà effetti positivi</i></p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
		<p>e migliorativi in termini di LdS della rete subregionale compresa nel quadrante sud - sud ovest, e complessivamente lungo la direttrice est ovest nella parte centro meridionale della regione, ma in conseguenza della riorganizzazione dei flussi veicolari, si verificherà localmente, su direttrici che afferiscono alla tangenziale, un aumento di traffico. Ciò potrà avvenire in direzione nord - sud lungo tutto il tratto della nuova infrastruttura nell'ambito territoriale ed ambientale di riferimento per l'AdP, ove questa azione permetterà di quantificare tali aumenti e individuare i punti nei quali sono registrati.</p> <p>Durante la fase di monitoraggio, sarà necessario verificare quali siano gli aumenti dei flussi in prossimità di ricettori sensibili e, qualora necessario, individuare le azioni atte a risolvere le criticità. In tal senso, la Regione si impegna a reperire e finanziare integralmente, le eventuali opere di mitigazione e/o azioni che si rendessero necessarie a seguito del monitoraggio (articolo 9, comma 1, lettera c) dell'AdP)".</p> <p>- in merito alla seconda parte dell'osservazione, si ricorda che alla DGR 1158/12 sono allegati due elaborati grafici denominati "Carta delle interferenze con il comparto agricolo – Parte a" e "Carta delle interferenze con il comparto agricolo – Parte b", che illustrano tutti i percorsi possibili per il raggiungimento dell'essiccatoio e del Consorzio agrario da parte dei coltivatori diretti presenti nell'ambito dei territori comunali interessati dalla realizzazione dell'infrastruttura, anche dopo la realizzazione di quest'ultima.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA.</p>	
11	<p>IV.7 Acustica</p> <p>Mancano sia la stima dell'impatto acustico conseguente alla realizzazione dell'opera, sia i dati relativi al clima acustico attualmente esistente nelle aree più critiche, (cfr. Consultazioni Preliminari - Osservazione ASUIUD, pag. 44-45 e pag. 55 R.A.). La valutazione è stata richiesta con i pareri relativi al Rapporto Preliminare sia dall'ARPA che dall'Azienda Sanitaria; infatti, i valori critici già attualmente in essere (alcuni oltre i limiti di legge) lungo la SR 353 subiranno con tutta probabilità un ulteriore aumento come conseguenza della realizzazione dell'opera. La stima dell'impatto acustico è essenziale per poter valutare l'impatto sulla salute conseguente alla realizzazione. Si è utilizzato il metodo di prossimità per la stima dell'esposizione, ma non è stato riferito il modello previsionale attraverso il quale prevedere i futuri flussi di traffico <i>post-operam</i>. In tal modo vi può essere una notevole soggettività sulla stima di quali modifiche subiranno i flussi di traffico <i>post-operam</i>.</p> <p>Il proponente (pag. 158 R.A.) indica l'utilizzo di un coefficiente (non ben</p>	<p>Si evidenzia che nel RA, al paragrafo 3.3.6 è presentata una sintesi dell'analisi e della valutazione, meglio articolata nell'allegato 67 alla DGR 1158/2012, denominato "Componenti rumore e atmosfera: indagini e modelli di simulazione", relativo agli aspetti acustici e atmosferici e facente parte delle valutazioni effettuate in fase di screening di VIA.</p> <p>Si osserva che le valutazioni acustiche più puntuali vanno effettuate sulla base delle specifiche scelte progettuali e dunque in fase di VIA, in quanto la scelta dei materiali, delle soluzioni costruttive e progettuali (asfalti fonoassorbenti, presenza di barriere acustiche, presenza di quinte arboree, ecc.) influenza in modo fondamentale l'effettivo impatto acustico. Si osserva inoltre che nel RA, al paragrafo 7.1.6 è specificamente indicato che tali approfondimenti valutativi dovranno essere sviluppati in fase di VIA, con una serie di indicazioni metodologiche puntuali, desunte in gran parte proprio dalle consultazioni di scoping, oltre che dagli esiti della procedura di VISPA.</p>	<p>Si integri il paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" con le seguenti indicazioni che dovranno essere sviluppate in fase di progettazione definitiva e di relativa VIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sviluppare una valutazione numerica dell'impatto acustico ai recettori residenziali ed eventuali recettori sensibili, anche in relazione ai limiti di legge, per gli ambiti laddove sia previsto un peggioramento legato all'incremento significativo del flusso veicolare. <p>Si integri il paragrafo 7.1.6 "Indicazioni inerenti il clima acustico e l'aria" con la richiesta di effettuare uno specifico approfondimento per gli abitati di Zugliano e Terenzano per i quali sono stati individuati scenari peggiorativi (è previsto un incremento stimabile in circa 10 dB) e l'opportunità di prevedere adeguate</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>precisato) per valutare l'esposizione di soggetti residenti in aree su cui insistono più reti viarie, non ritenendo corretto sommare semplicemente i flussi di traffico delle strade interessate, in quanto, sempre secondo il giudizio del proponente, la semplice somma dei flussi veicolari dei singoli assi stradali non sarebbe corretta e fornirebbe una sovrastima del volume di traffico totale. Ad avviso degli scriventi, quando la valutazione viene effettuata utilizzando fasce di esposizione omogenee per ciascun asse viario considerato, come sembra sia stato fatto nell'Analisi di Prossimità, per stimare l'esposizione totale è, invece, corretto sommare i flussi di traffico delle singole strade che insistono sulle residenze ubicate in aree dove le fasce di esposizione si sovrappongono. La metodologia, utilizzata dal proponente per stimare l'esposizione totale in aree interessate da più di una rete viaria, potrebbe aver portato a sottostimare l'esposizione al traffico totale. Un esempio potrebbe essere il caso di Pozzuolo, in cui il Modello di Prossimità ha rilevato volumi di esposizione non molto alti nonostante l'attraversamento dell'area da più reti viarie.</p> <p>Nella descrizione dei vari tratti della rete viaria e dei relativi volumi di traffico medio giornaliero riportata dal Rapporto Ambientale manca l'autostrada A23. Si presume, quindi, che non sia stata adeguatamente valutata nel Modello di Prossimità l'esposizione della popolazione residente nelle vicinanze dell'autostrada, facente capo ai comuni di Pozzuolo del Friuli, Campoformido e in parte anche al comune di Udine, con una conseguente sottostima dell'esposizione.</p>	<p>Vale la pena, infine, ribadire che la VAS che si sta sviluppando ha ad oggetto un Accordo di Programma e non il progetto dell'opera stessa. Pertanto, i contenuti sopracitati saranno sviluppati in sede di VIA. A tal fine, il paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" riporterà i suggerimenti contenuti nell'osservazione.</p> <p>Per quanto riguarda le specifiche con cui è stata condotta l'analisi di prossimità si rimanda alle deduzioni istruttorie relative alle osservazioni del Sig. Stefano Padovani.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p>	<p>misure di mitigazione per i recettori soggetti ad un maggiore impatto. Se necessario, si valuti l'opportunità di prevedere ulteriori misure di mitigazione a tutela generale dell'abitato a fronte del significativo incremento rispetto al clima acustico che attualmente caratterizza tali aree.</p>
12	<p>IV.8 Incongruenze fra Rapporto Ambientale e Modello di Prossimità.</p> <p>Si riscontrano numerose discordanze tra i dati numerici presenti sia nel Rapporto Ambientale che nel Modello di Prossimità, tra cui i seguenti:</p> <p>1. L'indice della relazione dell'analisi di prossimità non è completo: mancano i riferimenti da pag. 424 a pag. 540.</p> <p>2. A pag. 154 del Rapporto Ambientale il proponente descrive nella tabella 10 i due ambiti di riferimento e la popolazione residente in ognuno di essi, che vengono presi in considerazione dal Modello di Prossimità per la valutazione dell'esposizione al traffico veicolare: Area 1 (Area ristretta), che comprende solo i comuni presi a riferimento per la VAS dell'Accordo di Programma (Basiliano, Campoformido, Lestizza, Pasian di Prato e Pozzuolo del Friuli, più l'area sud-ovest del territorio comunale di Udine, e Area 2 (Area Totale), che comprende, oltre ai territori dell'area 1, anche i comuni più esterni (Bertiolo, Castions di Strada, Codroipo, Mereto di Tomba, Mortegliano, Pavia di Udine, Pradamano, Talmassons), che verranno interessati indirettamente dalle modifiche del traffico indotte dal progetto. Il problema è il seguente: la legenda della tabella 10 indica che la popolazione</p>	<p>Punto 1. L'indice dell'elaborato denominato "Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento atmosferico indotto da traffico a seguito della realizzazione del II lotto della tangenziale sud di Udine" verrà aggiornato.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p> <p>Punto 2. La pagina 154 del RA e, rispettivamente la pagina 6 dell'Analisi di prossimità, illustrano che "l'AREA 1 si estende nei territori comunali più interessati dai volumi di traffico che impegnano attualmente la SS13 "Pontebbana" e da quelli che impegneranno la tangenziale sud - II lotto, a seguito dell'entrata in esercizio". E' improprio pertanto affermare che l'AREA 1 comprenda solo i Comuni presi a riferimento per la VAS dell'AdP, visto che l'ambito territoriale e ambientale preso a riferimento per la valutazione delle azioni di valenza sovracomunale dell'AdP coincide con l'AREA 2, ovvero l'AREA TOTALE (vedasi pagina 127 del RA).</p> <p>Alle pagine 156 e 157 del RA e, rispettivamente, alle pagine 8 e 9 dell'Analisi di prossimità vengono definite "residenti" "le persone che</p>	<p>Errore materiale. Punto 1. L'indice dell'elaborato denominato "Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento atmosferico indotto da traffico a seguito della realizzazione del II lotto della tangenziale sud di Udine" verrà aggiornato</p> <p>Punto 2: Per una migliore comprensione la tabella 10 al paragrafo 3.2.1. del RA e la corrispondente tabella dello Studio di prossimità sarà aggiornata inserendo sia il dato complessivo di residenti, per singolo Comune, iscritti all'anagrafe sanitaria, sia la sola quota di coloro che sono residenti entro 300mt dalla rete stradale in studio, al fine da avere anche la percentuale di popolazione interessata dallo studio di prossimità</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>residente entro 300 metri dalla rete stradale utilizzata per l'analisi di prossimità è pari a 90254 residenti per l'Area 2 e 47035 residenti per l'Area 1, dati che non corrispondono ai dati utilizzati per l'analisi di prossimità e riportati nelle relative tabelle, che sono invece i seguenti: 42631 residenti per l'Area 2 (tabella a pag. 36 della relazione di Prossimità), e 38489 residenti per l'Area 1 (tabella a pag. 60 della Relazione di Prossimità). Come si vede, si tratta di grosse differenze che vanno spiegate, perché altrimenti la valutazione dell'esposizione del Modello di Prossimità risulta inattendibile.</p> <p>3. I dati del grafico a torta a pag. 183 del Rapporto Ambientale non corrispondono a quelli del grafico a pag. 37 della Relazione per l'analisi di prossimità, pur riferendosi entrambi alla medesima tipologia e area di analisi: distribuzione per classi di esposizione della popolazione residente entro fasce di esposizione di 300 m nell'Area Totale.</p> <p>4. Le tabelle a pag. 60-62 del Rapporto di Prossimità presentano numerosi errori, per cui è impossibile valutare i dati in esse contenuti! L'intestazione della prima tabella a pag. 60 è errata, in quanto è uguale all'intestazione della seconda tabella; sempre a pag. 60 i totali di riga e di colonna delle prime due tabelle non corrispondono, e questo non è possibile in quanto si riferiscono</p>	<p>abitano nel territorio comunale e, allo stesso tempo, risultano iscritte all'Anagrafe sanitaria, ovvero georiferiti, cioè dispongono di coordinate geografiche per la propria residenza".</p> <p>Si evidenzia dunque che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i numeri della tabella 10 presente a pagina 154 del RA e, rispettivamente, a pagina 6 dell'Analisi di prossimità, siano riferiti all'intera popolazione del rispettivo territorio comunale (i.e., Basiliano ha una popolazione totale iscritta all'anagrafe sanitaria pari a 5.379 persone). - i numeri delle tabelle dell'Analisi di prossimità siano riferiti SOLO ai "residenti" presenti entro le aree prese a riferimento dal modello di prossimità (i.e., la fascia territoriale di ampiezza pari a 300 m dalla rete stradale utilizzata, compresa nel territorio comunale di Basiliano, è abitata da 3.347 persone) <p>La lettura corretta dei dati è pertanto la seguente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nell'AREA 1 o AREA RISTRETTA presa a riferimento per il modello di prossimità (ove vivono 47.035 "residenti" – v. tabella 10), la fascia territoriale di ampiezza pari a 300 m dalla rete stradale utilizzata è abitata da 38.489 "residenti" (pag. 60 dell'Analisi di prossimità); - nell'AREA 2 o AREA TOTALE presa a riferimento per il modello di prossimità (ove vivono 90.254 "residenti" – v. tabella 10), la fascia territoriale di ampiezza pari a 300 m dalla rete stradale utilizzata è abitata da 42.631 "residenti" (pag. 36 dell'Analisi di prossimità); <p>L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p> <p>Punto 3. Le intestazioni delle tabelle sono corrette. Da pagina 10 a pagina 13 dell'Analisi di prossimità e da pagina 158 a pagina 160 del RA sono illustrate le modalità di lettura delle tabelle. Inoltre, la didascalia della tabella riportata a pagina 158 del RA (tabella 11) e, rispettivamente a pagina 10 dell'Analisi di prossimità (tabella 2) conferma le modalità di lettura sopracitate.</p> <p>Tuttavia si precisa che per mero errore materiale la didascalia della tabella a pag. 158 del RA (tabella 12) e a pag. 11 dell'Analisi di prossimità è errata e verrà modificata e sostituita con quella corretta.</p> <p>Si ritiene infine che per una immediata comprensione dei dati contenuti nelle tabelle, le intestazioni delle stesse verranno modificate come suggerito nell'osservazione.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p> <p>Punto 4. Per un mero errore di stampa, le tabelle di pagina 172 del RA e, rispettivamente, la prima tabella a pagina 60 così come quella di pagina 62 dell'Analisi di Prossimità non sono quelle corrette.</p> <p>Entrambe le tabelle verranno sostituite.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA.</p>	<p>Errore materiale. Punto 3: le intestazioni delle tabelle saranno modificate per una migliore comprensione</p> <p>Errore materiale. Punto 4: Si corregge il titolo della tabella a pag. 172 del RA e del report "modello di prossimità" e si correggono i valori all'interno della tabella inserendo i dati corretti riferiti ai veicoli totali e non ai soli mezzi pesanti come erroneamente inserito</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>entrambi ai flussi di traffico di progetto minori e maggiori di 10000 veicoli al giorno; i dati della prima tabella a pag. 62 sono uguali ai dati della prima tabella a pag. 60 e questo non è possibile perché la prima si riferisce ai mezzi pesanti, mentre la seconda a tutti i veicoli.</p> <p>5. Molte delle tabelle elencate nel Rapporto di Prossimità da pag. 107 a pag. 232 presentano degli errori nella definizione dei gruppi di esposizione, in quanto i gruppi di esposizione al traffico veicolare non sono stati separati correttamente tra esposizione maggiore (>) o minore (<) di 10000 veicoli al giorno o di 2500 veicoli al giorno nel caso del traffico da mezzi pesanti, ma entrambi sono stati definiti come maggiori (>) o minori (<) del limite considerato. Si tratta evidentemente di errori di stampa, ma che, se considerati insieme alle altre discordanze rilevate nei dati, danno la sensazione di scarsa affidabilità e precisione nell'analisi e in alcuni casi, come in quello sopra riportato delle tabelle presenti a pag. 60-62 del Rapporto di prossimità, impediscono proprio l'analisi dei dati.</p>	<p>5. Da un'analisi puntuale dei dati emersi dal modello di prossimità l'ASS3 ha evinto che nessun residente viene esposto ad un flusso di traffico esattamente pari a 10.000 veicoli/giorno o esattamente pari a 2500 veicoli pesanti/giorno.</p> <p>Pertanto, nessun residente è stato escluso dalla caratterizzazione dicotomica del modello.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA PER LE PARTI RITENUTE UTILI.</p>	<p>nel report "modello di prossimità"</p> <p>Errore materiale. Punto 5: Le tabelle che presentano erroneamente la suddivisione dei residenti in medesime classi di esposizione > o < a un dato volume di traffico saranno corrette</p>
13	<p>IV.9 Tabelle utilizzate per l'analisi dei dati e riportate nel Rapporto Ambientale e nella Relazione per l'analisi di Prossimità.</p> <p>Gran parte dell'analisi effettuata dal proponente si basa sui dati riportati in 2 tipologie di tabelle: le tabelle 11 e 12 del Rapporto Ambientale (pag.158), che corrispondono alle tabelle 2 e 3 del Rapporto di prossimità (pag. 10-11). Queste tabelle si riferiscono, nel caso specifico, alla valutazione dell'esposizione al traffico veicolare della popolazione residente nell'Area 2 (Area totale) entro una fascia di esposizione di 50 mt., ma la tipologia di queste tabelle viene utilizzata dal proponente per valutare l'esposizione della popolazione in qualsiasi situazione considerata dal Modello di Prossimità: Area 1 e Area 2, tutti i comuni interessati, in relazione alle diverse fasce di esposizione. Queste tipologie di tabelle, che rappresentano la chiave di interpretazione dei dati riportati dal Modello di Prossimità, a una prima lettura risultano poco comprensibili. Solo leggendo le scarse spiegazioni riportate a margine dal Proponente, si riesce a comprendere il significato dei dati riportati. Le intestazioni di riga e di colonna delle tabelle non sono condivisibili, in quanto indicano flussi di traffico, mentre in realtà i dati riportati nelle tabelle si riferiscono al numero di residenti esposti ai flussi di traffico. Qualsiasi rapporto o pubblicazione scientifica necessita che i dati numerici vengano riportati in forma ordinata e comprensibile, attraverso l'utilizzo di grafici e tabelle con intestazioni e leggende corrette.</p> <p>Di seguito si riportano n. 4 tabelle, con le intestazioni di riga e colonna corrette per facilitare la lettura dei dati, sono relative all'analisi di prossimità per l'area totale con fascia di esposizione di 300 metri: tabelle a1 e a2 relative a tutti i veicoli, e tabelle b1 e b2 relative ai mezzi pesanti. In base ai dati contenuti in queste tabelle, corrispondenti alle tabelle presenti nel Rapporto di prossimità alle pag. 36 e 38, il proponente ha dedotto la maggior parte delle indicazioni ed ha espresso un giudizio conclusivo sul rischio per la salute pubblica conseguente alla realizzazione dell'opera. La stessa tipologia</p>	<p>Preliminarmente si evidenzia la coincidenza delle osservazioni riguardanti l'analisi di prossimità rese dal dott. Stefano Padovani, con le osservazioni presenti.</p> <p>Per quanto riguarda le Tabelle utilizzate per l'analisi dei dati e riportate nel Rapporto Ambientale e nella Relazione per l'analisi di Prossimità si rimanda alle deduzioni istruttorie relative alle osservazioni del Sig. Stefano Padovani.</p> <p>La discussione e le conclusioni elaborate nel report "Analisi di prossimità" hanno tenuto conto di tutte le tabelle elaborate, partendo dall'analisi meno conservativa e meno cautelativa, che ha analizzato degli effetti dei diversi flussi di traffico entro 50mt dalla singole residenze della popolazione., per poi analizzare le analisi di prossimità con distanze crescenti di influenza ed arrivare all'analisi di prossimità entro 300mt dalla singole residenze. L'analisi di prossimità entro 300mt è quella più cautelativa in termini di valutazione dei potenziali rischi dovuti all'esposizione agli inquinanti atmosferici prodotti dal traffico veicolare, in quanto analizza l'effetto potenziale di tutte le strade che insistono entro 300mt dalle singole abitazioni di residenza della popolazione. In questo modo vengono valutati gli effetti sia degli archi stradali prossimi alla residenza, entro poche decine di metri dalla residenza, ma anche gli archi stradali a distanze maggiori fino ad un massimo di 300 mt di distanza. Inoltre, l'algoritmo adottato nell'analisi di prossimità permette di considerare non solo l'arco stradale con il maggior flusso di traffico e l'arco stradale con la minore distanza dalla abitazione di residenza, ma tiene conto anche degli archi stradali satelliti, sia in termine di numero degli stessi sia in termini di aumento del volume di traffico complessivo che potenzialmente provoca un'esposizione a livello di singola residenza.</p>	<p>S'integri il report dell'"Analisi di prossimità" - prevedendo apposite mappe che mostrano la distribuzione spaziale della popolazione suddivisa per percentili, a cui è associato il range del delta di esposizione e in particolare permettano di identificare in maniera puntuale la popolazione esposta a volumi di traffico maggiori a 20.000 veicoli/giorno.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>di tabelle, riportate di seguito, è stata utilizzata dal proponente per valutare l'esposizione in tutte le situazioni considerate: in relazione alle diverse fasce di esposizione (50-100-150-200-250-300 metri), per l'Area totale e per l'Area ristretta e per i diversi comuni interessati. (.. <i>seguono tabelle esplicative.</i>..)</p> <p>Dall'analisi dei dati della tabella a1 si evidenzia che, nel caso dell'analisi dell'area totale con fascia di esposizione di 300 mt., solo in 2307 residenti (2013-6), pari al 5,41% della popolazione in studio, l'esposizione al traffico veicolare passerà da un valore maggiore di 10.000 veicoli al giorno <i>ante-operam</i> a un valore minore di 10.000 veicoli giorno <i>post-operam</i>. Dei 25943 residenti (60,85% della popolazione in studio = 42631 residenti), esposti a flussi di traffico di fatto maggiore di 10.000 veicoli al giorno, 23636 residenti (55,44% della popolazione in studio) continueranno ad avere <i>post-operam</i> un'esposizione maggiore di 10.000 veicoli al giorno.</p> <p>Dall'analisi dei dati della tabella a2 (ultima riga della tabella) risulta che 29173 residenti (1528+27645), pari al 68,4 % della popolazione in studio, avranno una diminuzione dell'esposizione ai volumi di traffico dallo stato di fatto a quello di progetto, mentre 12665 residenti (12659+6), pari a 29,7% della popolazione avranno un aumento dell'esposizione ai volumi di traffico dallo stato di fatto a quello di progetto.</p> <p>Se confrontiamo i dati della seconda riga della tabella a2, che si riferiscono ai residenti con rischio sanitario maggiore, in quanto esposti a flussi di traffico di progetto maggiore di 10000 veicoli al giorno, risulta che 14381 residenti (13049+1332), pari a 33,73% della popolazione in studio, avrà avuto una diminuzione dell'esposizione ai volumi di traffico dallo stato di fatto a quello di progetto, mentre 8698 residenti (8692 +6) pari al 20,40% della popolazione in studio, avrà avuto un aumento dell'esposizione ai volumi di traffico dallo stato di fatto a quello di progetto. Si può considerare l'entità degli effetti negativi conseguenti al progetto: 12665 residenti (29,7% della popolazione in studio) che subiranno un aumento dell'esposizione al traffico veicolare <i>post-operam</i>, di cui 8698 (20,40% della popolazione in studio), appartenenti alla parte di popolazione con rischio per la salute più alto della media, in quanto esposti a flussi di traffico di progetto maggiore di 10000 veicoli al giorno. Il progetto, pur essendo in grado di ridurre l'esposizione al traffico veicolare in una parte della popolazione, è anche in grado di provocare un aumento dell'esposizione, e di conseguenza un aumento del rischio sanitario, in un'altra parte significativa della popolazione.</p> <p>Tabelle b1 e b2. I dati delle tabelle b1 e b2, relative alla valutazione dell'esposizione della popolazione al traffico veicolare di mezzi pesanti per l'Area Totale, confermano le indicazioni che si possono trarre dall'analisi dei dati delle tabelle a1 ed a2. L'entità del rischio per una parte consistente della popolazione, evidenziata dall'analisi dei dati delle tabelle a1 ed a2, appare ancor più rilevante con l'analisi delle tabelle b1 e b2. In particolare, dai dati della tabella b2 si rileva che, a fronte di una riduzione dell'esposizione da</p>	<p>L'interpretazione fornita dallo scrivente è errata in quanto sottrae ai 2307 residenti che avranno una diminuzione dei volumi di traffico da valori maggiori a 10.000 veicoli /giorno <i>ante-operam</i> a valori inferiori a 10.000 veicoli giorno <i>post-operam</i>, anche 6 residenti che invece avranno una situazione inversa rispetto al precedente gruppo, in quanto in quest'ultimo gruppo di 6 persone, si avrà un peggioramento delle esposizioni con volumi di traffico che passeranno da valori inferiori a 10.000 veicoli/giorno a valori maggiori a 10.000 veicoli/giorno.</p> <p>Le osservazioni dello scrivente sono più che giustificate ma devono essere lette nel complesso dei dati proposti nella relazione "analisi di prossimità" e alla luce anche delle ulteriori integrazioni della relazione stessa. L'analisi di prossimità aveva come scopo principale la valutazione delle esposizioni a volumi di traffico ,confrontando i valori allo stato attuale, rispetto al modello di stima in caso di realizzazione del II lotto della tangenziale sud di Udine. Le tabelle successive a quella indicata dallo scrivente permettono di capire in maniera aggregata come sono distribuiti gli incrementi dei volumi di traffico all'interno dei diversi gruppi di popolazione. Focalizzandoci sulle 8692 persone che avranno un incremento compreso tra +1 e +10.000 veicoli <i>giorno</i>, e analizzando le tabelle con gli indicatori statistici, si può concludere che il 25% di queste persone avrà un incremento compreso tra +199 e +459 veicoli <i>giorno</i>; un ulteriore 25% di queste persone avrà un incremento compreso tra +459 e +1850; un ulteriore 45% avrà un incremento compreso tra +1850 e +1887; solo il restante 5% avrà un incremento compreso tra +1887 e +9440. Si può concludere, quindi, che il 25% delle 8692 persone avrà un incremento trascurabile; un ulteriore 70% avrà un incremento moderato dei volumi di veicoli totali/giorno; solo un 5% avrà un incremento significativo dei volumi di traffico. Al fine di analizzare con maggior dettaglio queste i diversi gruppi di popolazione il report "Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento atmosferico indotto da traffico a seguito della realizzazione del secondo lotto della tangenziale sud di Udine" sarà integrato con ulteriori mappe tematiche che permetteranno di evidenziare la localizzazione dei singoli gruppi, associando ad essi sia i delta dei volumi di traffico <i>ante-</i> e <i>post-operam</i>, sia associando ad essi le stime dei volumi di traffico totali <i>post-operam</i>. Queste integrazioni permetteranno quindi di valutare, in corso di VIA, tutti i punti critici dell'opera, in termini di esposizione ad inquinanti prodotti dal traffico veicolare.</p> <p>Le osservazioni dello scrivente in merito all'analisi di prossimità per i soli mezzi pesanti, non trovano totale accoglimento, in quanto anch'esse devono essere lette basandosi sugli indicatori statistici</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>traffico veicolare da mezzi pesanti per 24737 residenti (22539+2198), pari al 59,2% della popolazione in studio, vi è un aumento dell'esposizione per 17101 residenti (17030+7), pari al 40% della popolazione. Se osserviamo i dati della seconda riga della tabella b2, in cui vengono riportati i dati di quella parte di popolazione con rischio sanitario più elevato, in quanto esposta <i>post-operam</i> a flussi di traffico da veicoli pesanti maggiori di 2500 veicoli al giorno, si evidenzia che: a fronte di un numero di residenti in cui l'esposizione al traffico è diminuita dallo stato di fatto a quello di progetto, pari a 6301 residenti (4733+1568), che costituiscono il 14,78% della popolazione in studio, vi è un numero di residenti in cui l'esposizione da traffico di mezzi pesanti è aumentato dallo stato di fatto a quello di progetto, pari a 11886 residenti (11815+71), che costituiscono il 27,88% della popolazione in studio. In questo gruppo di residenti si evidenzia che gli effetti negativi del progetto (aumento dell'esposizione al traffico per 11886 residenti, 27,78% della popolazione) superano ampiamente gli effetti positivi del progetto (riduzione dell'esposizione al traffico per 6301 residenti, 14,78 della popolazione)!</p> <p>Non si comprende per quale ragione il proponente non ha considerato questi calcoli importantissimi. Dall'analisi dei dati della tabella b1 si evidenzia che per 500 residenti (1,2% della popolazione) l'esposizione al traffico veicolare pesante passa da un valore inferiore a 2500 veicoli <i>ante-operam</i> a un valore superiore ai 2500 veicoli al giorno <i>post-operam</i>.</p> <p>Se esaminiamo l'analisi di prossimità di 50 mt. per l'Area Totale relativa ai mezzi pesanti (pag. 18 del Rapporto di Prossimità), e prendiamo in considerazione quella parte di popolazione con rischio sanitario maggiore, in quanto esposta <i>post-operam</i> a flussi di traffico maggiori di 2500 veicoli al giorno (seconda riga della tabella), si evidenzia che: a fronte di una riduzione dell'esposizione <i>post-operam</i> in 572 residenti (4,2% della popolazione in studio), vi è un aumento dell'esposizione <i>post-operam</i> in 1580 residenti (11,7% della popolazione). Pertanto, anche in questo caso gli effetti negativi del progetto superano quelli positivi. Si ricorda che in questi 1580 residenti il rischio per la salute è particolarmente elevato, in quanto, oltre ad abitare nella fascia di esposizione più pericolosa (entro 50 m), hanno <i>post-operam</i> un'esposizione al traffico da mezzi pesanti maggiore di 2500 veicoli al giorno, e devono subire un aumento dell'esposizione a causa del progetto compresa tra 1 e 2500 veicoli al giorno.</p> <p>Se si considera l'esposizione ai flussi di traffico veicolare nella popolazione residente nelle varie aree del territorio, che viene riportata nel Rapporto di Prossimità, si evidenziano rilevanti variazioni dell'esposizione e conseguentemente del rischio sanitario associato sia nella situazione di fatto che in quella di progetto. Ad esempio, se consideriamo il comune di Udine, i risultati dell'analisi di prossimità sono negativi soprattutto per quanto riguarda i mezzi pesanti. Se prendiamo in</p>	<p>presenti nel report "Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento atmosferico indotto da traffico a seguito della realizzazione del secondo lotto della tangenziale sud di Udine" e non solo analizzando le tabelle citate dallo scrivente. Se si considera le 11815 persone che subiranno un incremento di esposizione, espressa come incremento dei volumi di traffico dei soli mezzi pesanti, si evidenzia dagli indicatori statistici, come il 95% di questo gruppo di persone avrà un incremento modesto dopo la realizzazione dell'opera, compreso tra +40 e +342 mezzi pesanti/giorno, mentre solo il restante 5% avrà un incremento significativo compreso tra +342 e +2142. Questi dati permettono di capire che la maggior parte della popolazione è già esposta allo stato attuale a volumi di mezzi pesanti/giorno significativi, e che la realizzazione del II lotto della tangenziale sul di Udine comporterà un aumento significativo per un numero ristretto di persone, per le quali si dovranno adottare tutte le attenzioni progettuali e di mitigazione del caso. Le integrazioni che verranno adottate nel report "Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento atmosferico indotto da traffico a seguito della realizzazione del secondo lotto della tangenziale sud di Udine" permetteranno di localizzare con maggior dettaglio le persone con esposizioni significative a volumi di mezzi pesanti/giorno e quindi adottare modifiche progettuali o mitigazioni al fine da ridurre al minimo l'effetto negativo in termini di salute.</p> <p>L'analisi approfondita dei dati ha evidenziato che l'incremento è risultato particolarmente significativo solo per 6 dei 500 residenti citati dallo scrivente. 24 residenti si stima abbiano un incremento di 153 mezzi pesanti/giorno mentre i restanti 470 residenti si stima abbiano un incremento di 159 mezzi pesanti/giorno. Da questi risultati si può concludere che la maggior parte di queste persone già allo stato di fatto sono esposte ad un flusso di mezzi pesanti importante e che solo per 6 di essi l'incremento sarà significativo.</p> <p>L'analisi a 50mt è quella meno cautelativa, in quanto considera solo il peso dei diversi archi stradali entro 50mt dalla residenza; l'analisi a 300mt, invece, considera tutti gli archi stradali che pesano entro 300mt; è doveroso precisare, a titolo di chiarezza, che nell'analisi di prossimità a 300mt è inclusa anche la popolazione che si trova entro 50mt; il peso dell'esposizione è però differente se consideriamo per questa popolazione, l'analisi di prossimità entro 50mt rispetto all'analisi di prossimità entro 300mt, in quanto, in quest'ultima, si stima un volume di traffico maggiore dovendo pesare anche infrastrutture che si trovano a distanze comprese tra 50mt e 300mt. Se si confrontano gli indicatori statistici dell'analisi di prossimità</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>considerazione l'analisi di prossimità di 300 mt. per i mezzi pesanti (pag. 457 del Rapporto di Prossimità), si evidenzia che, a fronte di una riduzione dell'esposizione <i>post-operam</i> che interessa 8446 residenti (44,35% della popolazione), si ha un aumento dell'esposizione <i>post-operam</i> che riguarda 10432 (54,78% della popolazione). Se prendiamo in considerazione la seconda riga della tabella, che riguarda i residenti con rischio più elevato, l'esposizione, e quindi il rischio, diminuisce soltanto in 326 residenti (1,71% della popolazione), mentre aumenta in 8606 residenti (45,19% della popolazione). Se, infine, prendiamo in considerazione la seconda riga della seconda tabella relativa all'analisi di prossimità di 50 metri per i mezzi pesanti (pag.427 del Rapporto di prossimità), si evidenzia che si ha una diminuzione dell'esposizione <i>post-operam</i> solo in 14 residenti (0,34% della popolazione), mentre si ha un aumento dell'esposizione <i>post-operam</i> in 1050 residenti (25,49% della popolazione in studio). Si precisa che in questi 1050 residenti il rischio sanitario è particolarmente elevato, in quanto, oltre ad avere a progetto un'esposizione maggiore di 2500 veicoli al giorno e ad aver avuto un aumento dell'esposizione conseguente al progetto, sono quelli che risiedono più vicino alla fonte inquinante (entro 50 metri). Anche in questo caso non si comprende la ragione per cui il proponente non ha preso in considerazione questi calcoli.</p> <p>Se prendiamo in considerazione l'analisi di prossimità di 300 mt. relativa ai mezzi pesanti del Comune di Pozzuolo (pag.373 del Modello di Prossimità), a parte l'aumento dell'esposizione <i>post-operam</i> per 1334 (1269+65) residenti, che costituiscono il 22,76% della popolazione in studio, vi sono 65 residenti con un'esposizione a flussi di traffico di progetto maggiore di 2500 v/g, che hanno avuto un aumento dell'esposizione dalla situazione <i>ante-opera</i>, ma quella <i>post-operam</i> maggiore di 2500 v/g. In questi 65 residenti il rischio da traffico veicolare è piuttosto elevato, in quanto l'esposizione parte da un valore di fatto già superiore a 2500 v/g e aumenta ulteriormente di un valore superiore a 2500 v/g come conseguenza del progetto. Tale condizione di rischio è ancora maggiore per 9 di questi residenti, in quanto compare già nella fascia di rispetto dei 100 m. Se consideriamo, infine, l'analisi di prossimità di 50 metri (la più pericolosa per l'inquinamento da traffico), e in particolare la seconda riga della seconda tabella a pag.343 del Rapporto di Prossimità, si evidenzia che, a fronte di una diminuzione dell'esposizione per 56 residenti (2,5% della popolazione), vi è un aumento dell'esposizione per 256 residenti (11,3% della popolazione). Invece, per i soli comuni di Pasian di Prato e di Campofornido, si evidenzia una diminuzione nella popolazione dell'esposizione al traffico veicolare e al conseguente rischio sanitario associato. Gli effetti del progetto risultano fortemente squilibrati, a vantaggio prevalente di una sola parte del territorio.</p>	<p>entro 50mt e quelli dell'analisi di prossimità entro 300mt si nota come la distribuzione e il valore, in termini assoluti, degli incrementi è differente, con incrementi più contenuti nell'analisi di prossimità entro 50mt, e più significativi per l'analisi di prossimità entro 300mt. Queste differenze permettono di capire che l'influenza maggiore in termini di incremento di volumi di mezzi pesanti, non è per archi stradali prossimi ai 50mt dall'abitazione ma si trovano a distanze maggiori. Se si analizza gli indicatori statistici dell'analisi di prossimità entro 50mt, si può concludere che il 25% delle 1580 persone avrà un incremento trascurabile pari a +40 mezzi pesanti; un ulteriore 50% avrà un aumento compreso tra +40 e +335; un ulteriore 20% avrà un incremento compreso tra +335 e +579 mezzi pesanti/giorno; solo il restante 5% avrà l'incremento maggiore compreso tra +579 e +811 mezzi pesanti/giorno.</p> <p>Per le analisi di prossimità specifiche del Comune di Udine è doveroso fare una precisazione metodologica: il modello di stima dei volumi di traffico ante- e post-operam non tengono conto della riduzione dei flussi di traffico lungo gli archi stradali di viale Venezia; questo aspetto potrebbe sottostimare i benefici in termini di numero di persone con una riduzione dei volumi di traffico a cui sono esposte, a scapito dell'aumento di numero di persone con un incremento dei volumi di traffico, dovuto allo spostamento dei volumi di traffico in entrata e uscita dalla città di Udine.</p> <p>L'analisi più approfondita dei dati, oltre che le tabelle già presenti nel report "Analisi di prossimità", permette di evidenziare alcuni punti importanti per dare una lettura trasparente e chiara dei dati: se consideriamo i 1269 residenti che da modello di stima avranno un incremento dell'esposizione per volumi di mezzi pesanti, si può affermare che dei 594 che avranno da progetto un'esposizione a valori > a 2500 mezzi pesanti, circa il 93% di essi avrà un aumento contenuto tra il +67 e +602 mezzi pesanti. Solo circa il 7%, pari a 39 residenti, si avrà un incremento significativo compreso tra +2068 e +2142. Degli altri 675 residenti, 152 si stima abbiano un incremento di 55 mezzi pesanti, 287 residenti si stima abbiano un incremento di 67 mezzi pesanti, mentre per i restanti 236 residenti si stima un aumento di 140 mezzi pesanti. Infine, non bisogna dimenticare il beneficio che la realizzazione dell'opera avrà su 4197 persone: se consideriamo le 3016 persone con un flusso di traffico a progetto <2500 mezzi pesanti, quasi il 76% di essi avrà una riduzione di mezzi pesanti compresa tra -1321 e -754 mezzi pesanti, mentre il restante 24% sia stima abbia un decremento compreso tra -350 e -12. Tra coloro, invece, che da progetto avranno un'esposizione a flussi di mezzi pesanti > 2500, circa il 33% avrà una riduzione compresa tra-</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
		1297 e -879. Il restante 66% avrà una riduzione compresa tra -538 e -122. L'osservazione è parzialmente accolta	
14	<p style="text-align: center;">V. CONCLUSIONI</p> <p>Dall'esame dei dati relativi all'ambiente e alla tutela della salute della popolazione interessata dal progetto, presenti nella documentazione inviata dal proponente, si può trarre un giudizio sostanzialmente negativo sugli effetti del progetto per le seguenti ragioni:</p> <p>1 - Nei vari report e tabelle riassuntive dell'Analisi di prossimità si sono riscontrati errori e discordanze tra i dati, tali da impedire in alcuni casi la valutazione degli stessi.</p> <p>2 - Non è stato riferito il metodo preciso utilizzato dal proponente per stimare l'esposizione dei soggetti residenti in aree su cui insistono più reti viarie. È possibile, pertanto, che vi sia stata una sottostima dell'esposizione e dei conseguenti effetti sanitari.</p> <p>3 - Non sono stati resi noti i criteri attraverso i quali prevedere le modifiche ai flussi di traffico indotte dal progetto.</p> <p>4 - Dall'esame del R.A. emerge che il progetto è in grado di provocare effetti positivi (riduzione dell'esposizione all'inquinamento atmosferico da traffico veicola-re) quasi esclusivamente solo nei territori dei comuni di Campoformido e Pasion di Prato, mentre provoca effetti negativi (aumento dell'esposizione all'inquinamento atmosferico da traffico veicolare) prevalentemente nei comuni di Udine e Pozzuolo del Friuli. Gli effetti del progetto risultano fortemente squilibrati, a vantaggio prevalente di una sola parte del territorio. Il progetto non è coerente con i principi di equità ai quali dovrebbe attenersi la pianificazione pubblica. Nel caso specifico, il rischio (aumento dell'esposizione) non viene semplicemente ridotto in un'area del territorio, ma viene spostato, per così dire, da un'area ad altre aree, che già ora sono gravate da rilevanti problemi di inquinamento atmosferico e acustico.</p> <p>5 - Il proponente ha evidenziato solo gli effetti positivi del progetto (diminuzione dell'esposizione), che riguardano il 68,4% della popolazione nel caso dell'analisi di prossimità di 300 m per l'Area Totale, ma non ha riferito in modo corretto ed esaustivo quelli negativi (aumento dell'esposizione), che</p>	<p>Punto 1. Sulla base delle spiegazioni fornite nelle precedenti controdeduzioni e considerata la natura degli aspetti oggetto di puntuali correzioni di refusi materiali ed errori di stampa (numericamente estremamente limitati e comunque mai sostanziali), non si ritiene che la valutazione dei documenti posti in consultazione fosse in alcun modo impedita. L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p> <p>Punto 2. Si rimanda alle deduzioni istruttorie N. 4 relative alle osservazioni di Stefano Padovani.</p> <p>Punto 3. Si rimanda alle deduzioni istruttorie N. 3 relative alle osservazioni di Stefano Padovani</p> <p>Punto 4. Non si concorda con l'affermazione secondo la quale il rischio (aumento dell'esposizione) non venga ridotto, ma venga spostato da un'area ad altre: i documenti in consultazione evidenziano al contrario una complessiva diminuzione, numericamente molto significativa, di popolazione esposta a rischio sanitario, oltre che di un aumento della sicurezza, della fluidità di traffico (e conseguentemente di riduzione di inquinamento atmosferico legato all'attuale tipologia di traffico). Si osserva inoltre che in fase di VIA sarà possibile, anche sulla base delle indicazioni specifiche fornite nei documenti di VAS e derivanti anche dai contributi di tutti i soggetti intervenuti, orientare la progettazione definitiva e la relativa valutazione verso una riduzione mirata ed efficace degli impatti. L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p> <p>Punto 5. Si osserva che il RA mette in evidenza gli effetti positivi in relazione alle motivazioni di fondo della previsione pianificatoria dell'infrastruttura viabilistica, ma contestualmente mette in luce anche gli effetti negativi e, anzi, sottolinea - in particolare per tali</p>	<p>Punti 4, 5 e 6. Nell'ambito del RA, ed in particolare nel paragrafo 7.1, siano evidenziati tutti i tratti stradali caratterizzati da significativo aumento dei flussi di traffico previsti e, rispetto a questi tratti, siano articolate le indicazioni di cui tenere conto in fase di progettazione e di relativa VIA.</p> <p>Punto 5. In particolare, in fase di VIA, si ricalcoli il modello di stima dei volumi di traffico ante e post operam, valutando anche il contributo della popolazione residente entro 300mt da Viale Venezia.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
<p>6 - Manca la valutazione dell'impatto acustico, ed è assente anche qualsiasi riferimento ai risultati dei rilievi effettuati dai piani di azione relativi ai territori interessati dal progetto, previsti con cadenza periodica dal d.lgs.194/2005, in riferimento ai punti critici da questi individuati e in relazione alla eventuale necessità di procedere con piani di risanamento acustico. In ogni caso, visto che per larghe fasce di popolazione è previsto dall'Analisi di prossimità un aumento dell'esposizione al traffico di mezzi pesanti, e che questo rappresenta il fattore più importante per la</p>	<p>riguardano il 29,7% della popolazione, (ben 12665 residenti), e non il 20% della popolazione, come erroneamente riferito dal proponente. I risultati relativi ai mezzi pe-santi sono ancora più negativi, in quanto l'aumento dell'esposizione <i>post-operam</i> riguarda il 40% della popolazione interessata, pari a 17101 residenti. Se si prendono in considerazione i dati di quella parte di popolazione con rischio sanitario più elevato, in quanto esposta <i>post-operam</i> a flussi di traffico di veicoli pesanti maggiore di 2500 veicoli al giorno, si evidenzia che gli effetti negativi del progetto (aumento dell'esposizione) riguardano 11886 residenti (27,78% della popolazione) e superano ampiamente gli effetti positivi del progetto (diminuzione dell'esposizione) che riguardano 6301 residenti (14,78 della popolazione). Se si considerano i dati omologhi del comune di Udine, quelli cioè che si riferiscono a quella parte di popolazione con rischio sanitario più elevato, si evidenzia che l'esposizione, e quindi il rischio, diminuisce soltanto in 326 residenti (1,71% della popolazione), mentre aumenta in 8606 residenti (45,19% della popolazione).</p>	<p>aspetti - la necessità di orientare e focalizzare la progettazione definitiva dell'opera e la relativa VIA, anche in termini di monitoraggio, in modo tale da affrontare e risolvere le criticità. A conferma di un tanto, si ribadisce che l'azione B e l'azione C sono appunto orientate a monitorare in modo attento le criticità suddette e a porre in essere tutte le necessarie azioni per ridurre, mitigare e, ove possibile, eliminare tali criticità. A tale proposito si ritiene utile evidenziare, nell'ambito del RA, ed in particolare nel paragrafo 7.1, tutti i tratti stradali caratterizzati da significativo aumento dei flussi di traffico previsti e, rispetto a questi tratti, articolare le indicazioni di cui tenere conto in fase di progettazione e di relativa VIA.</p> <p>Per leggere correttamente i dati relativi all'ambiente e alla tutela della salute (in particolare quelli contenuti nelle tabelle allegate al modello di prossimità), è opportuno fare una premessa obbligatoria: il modello di prossimità non tiene conto della riduzione di traffico dei mezzi pesanti a livello di viale Venezia, principale via di accesso alla città di Udine. Questo comporta uno squilibrio e una conseguente sottostima dei benefici della realizzazione del II lotto della tangenziale sud di Udine, in quanto nelle analisi non è conteggiata la popolazione residente entro 300mt dall'arco stradale di Viale Venezia. Se si analizzano i risultati per l'area totale a 300mt e i risultati per il solo Comune di Udine, sempre per un'area di rispetto entro 300mt dalla residenza, si riscontra che degli 11886 residenti totali, 8606 sono residenti nel Comune di Udine e, di questi, il 98,8% ha un incremento compreso tra +40 e +349 mezzi pesanti/giorno. 94 residenti del Comune di Udine hanno un incremento compreso tra +880 e +1220 mezzi pesanti/giorno. Solo 9 residenti del Comune di Udine avranno un incremento stimato in +2102 mezzi pesanti/giorno. Non avendo considerato nel modello di prossimità viale Venezia, i risultati sono sbilanciati a sfavore della realizzazione dell'opera, ma questo aspetto deve essere considerato per una corretta valutazione tra benefici e rischi.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p> <p>Punto 6. La stima dell'impatto acustico è strettamente legata alle scelte progettuali che caratterizzano un'opera: nel caso della presente VAS - che riguarda un AdP che localizza un tracciato a livello di pianificazione urbanistica - la valutazione relativa agli aspetti acustici è stata sintetizzata sulla base dell'Allegato 67 alla DGR 1158/2012 relativa allo screening di VIA. Si ribadisce che le valutazioni acustiche più puntuali vanno effettuate sulla base delle specifiche scelte progettuali e dunque in fase di VIA, in quanto la scelta dei materiali, delle soluzioni costruttive e progettuali (asfalti fonoassorbenti, presenza di barriere acustiche, presenza di quinte arboree, ecc.)</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>determinazione del clima acustico, si prevede che i limiti di inquinamento acustico, già attualmente critici nei territori di Pozzuolo del Friuli e di Udine Sud, non potranno che aumentare con la realizzazione dell'opera.</p> <p>7 - Non si è tenuto conto del giudizio sostanzialmente negativo espresso dagli stakeholders coinvolti nel procedimento di Vispa.</p> <p>8 - Le conclusioni del proponente, a pag. 466 del RA, sono incongrue: da un'analisi di prossimità che ha preso in considerazione l'esposizione al traffico veicolare di 42631 residenti, e che ha evidenziato effetti positivi e negativi in diverse aree del territorio, e in particolare nell'area di Udine sud, per quelli negativi, il proponente conclude che è sufficiente intervenire solo su un punto specifico: fra l'intersezione per la tangenziale sud Il lotto e la SR 353 in prossimità dell'abitato di Zugliano.</p> <p>9 - Se si escludono i benefici derivanti dal progetto nei territori di Campoformido e Pasian di Prato, non ci sono dati positivi tra quelli esaminati. Il progetto non è accoglibile ed occorre ricercare alternative meno impattanti. Le esposte considerazioni pongono in evidenza la presenza di incongruenze urbanistiche e di criticità ambientali di rilievo dell'intervento, tali da renderne incompatibile la realizzazione con le esigenze di tutela territoriale (urbanistica ed ambientale). Non si ritiene, infatti, per le dette ragioni, rilasciabile, all'esito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica, un provvedimento positivo di Vas sul</p>	<p>influenza in modo fondamentale l'effettivo impatto acustico. Si osserva inoltre che nel RA, al paragrafo 7.1.6 è specificamente indicato che tali approfondimenti valutativi dovranno essere sviluppati in fase di VIA, come peraltro confermato anche da ARPA FVG, con una serie di indicazioni metodologiche puntuali, desunte in gran parte proprio dalle consultazioni di scoping, oltre che dagli esiti della procedura di VISPA.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p> <p>Punto 7. Non si concorda con l'affermazione secondo la quale dalla VISPA sarebbe emerso un giudizio sostanzialmente negativo: al contrario, dalla VISPA sono emersi una serie di temi e di criticità di cui tenere conto in fase di progettazione. Di un tanto, infatti, si è dato riscontro nel RA, sistematizzando tali elementi nel paragrafo 7.1 denominato "<i>Considerazioni finali e indicazioni progettuali</i>", finalizzato a fornire ai progettisti una serie di indicazioni alle quali dovranno dare risposta in sede di VIA, al fine di ridurre e/o eliminare gli impatti e di ottenere la massima sostenibilità ambientale del futuro progetto.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p> <p>Punto 8. A pagina 466 del RA non si afferma che sia "sufficiente intervenire solo su un punto specifico: fra l'intersezione per la tangenziale sud Il lotto e la SR 353 in prossimità dell'abitato di Zugliano", bensì si evidenzia che in quel punto si ha una "criticità significativa" e dunque pertanto che per quella criticità l'AdP, su richiesta dell'Amministrazione comunale interessata, mette in campo immediatamente una soluzione urbanistica importante. Si ribadisce che le altre criticità saranno oggetto di soluzioni progettuali, valutazioni puntuali in fase di VIA, di specifici monitoraggi e di tutte le conseguenti azioni mitigatorie/compensative che si renderanno necessarie, rispetto alle quali l'Amministrazione regionale ha anche assunto impegni di natura finanziaria.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p> <p>Punto 9. L'osservante continua a parlare di "progetto": ciò è improprio perché la presente VAS interessa la localizzazione del tracciato della tangenziale sud di Udine - Il lotto - negli strumenti urbanistici. La presente VAS non approva alcun progetto. Il progetto sarà sviluppato nel suo livello definitivo e valutato in sede di VIA. Con riferimento alla valutazione degli effetti dell'AdP, al contrario, sono stati evidenziati numerosi effetti positivi a livello sistemico, a livello sovracomunale e anche a livello locale: fra i vari, a titolo di esempio, si ricordano la fluidificazione del traffico, la riduzione dell'incidentalità, l'aumento della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento atmosferico</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	progetto in oggetto.	<p>conseguente al miglioramento della tipologia di traffico. Come chiarito nella precedente deduzione istruttoria n. 5 della presente osservazione, non si rilevano incongruenze. Quanto alle criticità ambientali di rilievo, si ribadisce che la presente VAS ha inteso metterle in evidenza in modo trasparente, consegnando ai soggetti competenti alla progettazione dell'opera indicazioni (cfr. par. 7.1 del RA) mirate proprio alla risoluzione di tali criticità e alla loro valutazione puntuale sia ante operam, sia post operam.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	

Proponente osservazioni	Protocollo e Data di arrivo	N. Progr.
Stefano PADOVANI	0012133 TERINF/GEN-A dd 22/02/2019 0012164 TERINF/GEN-A dd 22/02/2019	10 e 14

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	<p>Procedura di VAS</p> <p>Nel procedimento di VAS, sia nella fase attuale che in quella precedente del Rapporto Preliminare, è stata coinvolto come soggetto competente direttamente interessato al procedimento l'Azienda Sanitaria n. 4 Friuli Centrale, ma non l'Azienda Sanitaria n. 3 Alto Friuli. È lecito allora porsi la domanda di chi tutela la salute dei residenti nei comuni di Basiliano, Codroipo e Lestizza, considerato che fanno parte dell'Azienda Sanitaria N. 3 e vengono interessati dal procedimento di VAS.</p>	<p>L'articolo 12, comma 2 del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i. recita:” 2. <i>“L'autorità competente in collaborazione con l'autorità procedente, individua i soggetti competenti in materia ambientale da consultare.”</i></p> <p>L'individuazione ha carattere di scelta. Per questo procedimento è stato scelto di coinvolgere altri soggetti competenti in materia ambientale che si occupassero di salute quali l'ASUIUD, l'ARPA, le Amministrazioni comunali interessate alla stipula dell'AdP e quelle contermini (Udine, Pasian di Prato e Pavia di Udine)</p> <p>Invece, si evidenzia che l'Azienda sanitaria n. 3 <i>“Alto Friuli – Collinare – Medio Friuli”</i>, proprio per dare adeguata rappresentanza alle istanze di tutela della salute dei residenti nei territori comunali quali Basiliano, Codroipo e Lestizza, è stata coinvolta nella procedura di Vis.Pa (v. pagina 3 del Report finale di Vis.Pa).</p> <p>Si evidenzia che l'Azienda sanitaria n.3 Alto Friuli, proprio per dare adeguata rappresentanza alle istanze di tutela della salute dei residenti nei Comuni quali Basiliano, Codroipo e Lestizza, è stata coinvolta nella procedura di VISPA ed è stata contattata direttamente al fine di elaborare lo studio delle criticità e degli effetti sulla salute umana dell'AdP. Infatti l'allegato denominato <i>“Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento atmosferico indotto da traffico a seguito della realizzazione del II lotto della tangenziale sud di Udine”</i> è stato elaborato proprio dall'Azienda sanitaria n.3, al fine di poter studiare e valutare in prima persona le criticità relative alla salute umana per i territori interessati.</p> <p>Si rappresenta inoltre che sono diversi i soggetti competenti in materia ambientale individuati con DGR 526/2018 istituzionalmente preposti a tutelare la salute pubblica: ARPA FVG, Direzione centrale Salute, politiche sociali e disabilità, i comuni, e l'ASUIUD. Naturalmente, si osserva che durante le consultazioni di VAS chiunque ha potuto presentare osservazioni, compresa la stessa Azienda sanitaria.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
2	<p>Valutazione di impatto sulla salute per la pubblica amministrazione (Vispa)</p> <p>Il proponente, alla pag. 504 del Rapporto Ambientale, riferisce sulle indicazioni emerse nell'ambito del Report di Vispa, relative alle misure di</p>	<p>Come affermato a pagina 7 del report finale di Vis.Pa, <i>“la VIS ha come obiettivo quello di integrare la considerazione degli effetti sulla salute nelle attività di valutazione degli impatti di un intervento al fine di mitigare gli effetti negativi e massimizzare quelli positivi”</i>.</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>mitigazione che dovrebbero essere studiate in modo più dettagliato in sede di VIA. A questo proposito, considerato anche che la Vispa è stata utilizzata per valutare la componente salute nell'ambito della procedura di VAS, si osserva che un procedimento di Valutazione di Impatto sulla Salute (Vispa), che va ad integrare un procedimento di VAS, non ha come finalità la ricerca di misure di mitigazione, ma la valutazione della sostenibilità del progetto sotto il profilo della tutela dell'ambiente e della salute pubblica. Non si concorda pertanto con le conclusioni del gruppo coordinatore della Vispa che, invece di valutare gli effetti positivi e negativi del progetto per estrapolare un giudizio sulla fattibilità o meno dello stesso e di spiegare il parere sul progetto sostanzialmente negativo espresso dagli Stakeholders coinvolti nel procedimento di Vispa, si è limitato, dopo una breve disanima della letteratura scientifica sull'argomento, ad elencare una serie di misure di mitigazione che dovrebbero ridurre gli effetti negativi del progetto.</p>	<p>Quanto affermato dall'osservatore attribuisce un significato fuorviante sia a quanto illustrato nel report finale di Vis.Pa che a quanto realmente affermato a pagina 504 del Rapporto Ambientale: "Con riferimento alle indicazioni emerse nell'ambito del Report di VISPA, si evidenzia l'opportunità che in sede di VIA siano studiate in modo dettagliato adeguate misure di mitigazione".</p> <p>Per ciò che concerne il "parere sul progetto" espresso dagli Stakeholders coinvolti nel procedimento di Vis.Pa (tra cui vi era l'osservante stesso come rappresentante di ASUIUD), ritenuto dall'osservante sostanzialmente negativo, si ricorda che questa è la fase di VAS in cui vengono valutate le azioni urbanistiche oggetto dell'AdiP e non il progetto dell'opera. Il capitolo conclusivo del Report finale di Vis.Pa "Parere con osservazioni e raccomandazioni" illustra le azioni suggerite dagli Stakeholders per la futura fase progettuale, ma non esprime pareri "sostanzialmente negativi".</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
3	<p>Modello previsionale</p> <p>Si è utilizzato il metodo di prossimità per la stima dell'esposizione all'inquinamento atmosferico generato dal traffico veicolare, ma non è stato riferito il modello previsionale attraverso il quale prevedere i futuri flussi di traffico post-operam. In tal modo vi può essere una notevole soggettività sulla stima di quali modifiche subiranno i flussi di traffico post operam.</p>	<p>Il modello di simulazione "attraverso il quale prevedere i futuri flussi di traffico post - operam" (ovvero utilizzato per la caratterizzazione dello scenario post - operam) è il "modello di assegnazione".</p> <p>Il modello di assegnazione è uno tra i più classici dei modelli di simulazione utilizzati nell'ingegneria dei trasporti.</p> <p>Il metodo che sta alla base del modello di assegnazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stima lo stato attuale del sistema viario preso a riferimento (scenario ante - operam) attraverso il monitoraggio dei flussi di traffico (i.e., rilievi denominati "indagini al cordone" o matrici origine/destinazione - O/D) presenti sulle infrastrutture stradali esistenti (offerta di trasporto), i livelli di congestione raggiunti dal sistema viario stesso e gli impatti esterni da quest'ultimo prodotti (i.e., emissioni e livelli di concentrazione degli inquinanti gassosi, livelli di pressione sonora, ecc...); - prevede lo stato conseguente a modifiche del sistema di trasporto (scenario post - operam), facendo corrispondere l'"offerta" e la "domanda" rispettivamente ai nuovi progetti e agli "scenari di evoluzione della domanda"; - stima la nuova domanda a partire dai flussi misurati su alcuni archi, secondo funzioni algoritmiche. <p>La rappresentazione della rete viaria compresa all'interno dell'ambito di riferimento del "modello di assegnazione" viene schematizzata in un grafo stradale, suddiviso in archi omogenei e nodi, così come descritto a pagina 135 – 136 del RA.</p> <p>A pagina 127 del RA è stato riportato interamente il passaggio dell'elaborato denominato "L'analisi del traffico e della mobilità e la definizione dello scenario di riferimento" (facente parte dello Studio Preliminare Ambientale allegato al progetto preliminare dell'opera,</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
		<p>approvato con DGR del 21/06/2012, n. 1158), che illustra il "modello di assegnazione" utilizzato, come sopra illustrato, per l'ambito territoriale e ambientale preso a riferimento per la valutazione degli impatti delle azioni di valenza sovracomunale dell'AdP, non solo da un punto di vista trasportistico, ma anche da quello della salute. A pagina 129 del RA sono stati riportati i concetti espressi a pag. 127, come confermati ed aggiornati nello SIA, inoltrato da AVSpA al Servizio LLPP il 11/01/2016, con prot. n. 717/A, per un opportuno confronto con i precedenti.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
4	<p style="text-align: center;">Esposizione</p> <p>Il proponente a pag. 158 del Rapporto ambientale indica l'utilizzo di un coefficiente (non ben precisato) per valutare l'esposizione di soggetti residenti in aree su cui insistono più reti viarie, non ritenendo corretto sommare semplicemente i flussi di traffico delle strade interessate, in quanto, sempre secondo il giudizio del proponente, la semplice somma dei flussi veicolari dei singoli assi stradali non sarebbe corretta e fornirebbe una sovrastima del volume di traffico totale. Secondo il parere dello scrivente, quando la valutazione viene effettuata utilizzando fasce di esposizione omogenee per ciascun asse viario considerato, come sembra sia stato fatto nell'Analisi di Prossimità, per stimare l'esposizione totale è invece corretto sommare i flussi di traffico delle singole strade che insistono sulle residenze ubicate in aree in cui le fasce di esposizione si sovrappongono. È pertanto possibile che la metodologia, utilizzata dal proponente per stimare l'esposizione totale in aree interessate da più di una rete viaria, abbia portato a sottostimare l'esposizione al traffico totale. Un esempio potrebbe essere il caso di Pozzuolo, in cui il Modello di Prossimità ha rilevato volumi di esposizione non molto alti nonostante l'attraversamento dell'area da più reti viarie.</p> <p>Nella descrizione dei vari tratti della rete viaria e dei relativi volumi di traffico medio giornaliero, riportata dal Rapporto Ambientale, manca l'autostrada A23. Si presume pertanto che non sia stata adeguatamente valutata nel Modello di Prossimità l'esposizione della popolazione residente nelle vicinanze dell'autostrada, facente capo ai comuni di Pozzuolo del Friuli, Campoformido e in parte anche al comune di Udine, con una conseguente sottostima dell'esposizione.</p>	<p>La caratterizzazione del modello di prossimità, per quanto concerne la valutazione dell'esposizione dei Soggetti residenti in aree su cui insistono più reti viarie inizia a pagina 157 del Rapporto Ambientale ed è la seguente: <i>"Considerata l'articolazione delle rete stradale delle aree di studio, il modello di prossimità prende a riferimento la residenza del singolo cittadino, analizzando il "peso" delle diverse infrastrutture stradali a distanze crescenti dalla residenza stessa. Per una definizione più possibile realistica dell'impatto sulla salute prodotto dal traffico veicolare che impegna la rete stradale esistente (considerata come somma della rete stradale di primo livello (articolo 5, comma 1, NTA del PRITMML) e della rete stradale supplementare, cioè la viabilità definita dall'insieme delle strade regionali (ex provinciali) e comunali), è stato valutato il contributo dei singoli assi stradali in prossimità delle singole residenze. Non si è quindi associato semplicemente il flusso veicolare corrispondente all'arco stradale più vicino alla residenza ma si è tenuto conto anche dei flussi veicolari degli altri archi stradali, che per medesima distanza o prossimità "pesano" sulla singola residenza in termini di impatto. Il contributo degli "altri flussi di traffico" non è stato sommato al flusso veicolare più prossimo alla residenza, come si è fatto per l'A23 e per le tangenziali sud e ovest di Udine, ma si è tenuto conto dell'asse viario con il maggior flusso veicolare. Il contributo degli "altri volumi di traffico" è stato valutato nel calcolo del volume di traffico totale attraverso un coefficiente che tiene conto di quanti assi viari insistono sulla medesima residenza".</i></p> <p>Il modello di stima dei volumi di traffico non ha, come afferma lo scrivente, sottostimato i volumi di traffico, ma, anzi, ha cercato di stimare nel modo più realistico i volumi di traffico e quindi anche l'esposizione in termini di inquinamento atmosferico prodotto dal traffico veicolare. È doveroso sottolineare che l'analisi di prossimità si basa su una rete stradale articolata. La maggior parte della rete stradale non comporta specifiche problematiche in fase di analisi di prossimità in quanto per specifiche residenze l'arco stradale che "pesa" sulla singola residenza è unico per tutte le analisi di prossimità</p>	<p>Verrà inserita nel report "Analisi di prossimità" la formula utilizzata per pesare i diversi volumi di traffico prodotti dai diversi archi stradali.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
		<p>condotte. Le problematiche maggiori si riscontrano quando iniziano ad esserci più archi stradali che insistono sulla medesima residenza. Nella maggior parte dei casi il numero di archi che insistono su una residenza è pari a 2 e questi ultimi sono legati da un nodo. La presenza del nodo evidenzia come i volumi di traffico dei due archi siano interconnessi e in parte sovrapponibili. Per tale motivo la somma algebrica dei due volumi di traffico sarebbe errata in quanto sovrastimerebbe il volume di traffico complessivo. Più complessa è l'analisi con più archi stradali, che possono o meno condividere un nodo. In queste circostanze l'algoritmo che applica il coefficiente, cerca di rappresentare al meglio il volume di traffico, dando un peso al numero di archi che insistono su una medesima residenza. Anche in questo caso sommare algebricamente i volumi di traffico comporterebbe una sovrastima dei volumi di traffico. Infine, è doveroso sottolineare che alcuni archi stradali, per le caratteristiche proprie di utilizzo (vedi autostrada A23 e tangenziale ovest e sud di Udine) sono state conteggiate nel modello di prossimità come entità distinte ed indipendenti, al fine di valorizzare al massimo il loro contributo in termini di esposizione (cfr. 'ultimo capoverso di pagina 158): <i>"Le differenze nei flussi di traffico, nelle diverse fasce di prossimità, si verificano esclusivamente nelle residenze che si trovano in aree con una fitta rete viaria e, quindi, dove più assi viari possono contribuire in parte alla formazione dell'inquinamento atmosferico indotto dal traffico veicolare. La semplice somma dei flussi veicolari dei singoli assi stradali non sarebbe stata corretta, in quanto avrebbe fornito una sovrastima del flusso veicolare totale. Infine, anche l'associazione del flusso veicolare dell'asse veicolare più prossimo non sarebbe stato corretto in quanto il flusso veicolare totale sarebbe potuto risultare sottostimato, non considerando, ad esempio, i flussi veicolari maggiori posti nelle immediate vicinanze della residenza"</i>. Nell'analisi di prossimità, a differenza del modello di stima dei volumi di traffico, sono stati considerati anche i volumi di traffico dell'A23, in quanto colui che ha redatto lo studio di prossimità non ha ritenuto idoneo effettuare le analisi senza considerare anche i flussi autostradali; non considerarli sarebbe stato un errore metodologico importante che avrebbe comportato una sottostima delle esposizioni della popolazione residente entro 300mt dalla A23 e dalle tangenziali. I dati sui flussi di traffico sono stati estrapolati dal modello di simulazione dei flussi di traffico redatto mediante software VISUM.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p>	
5	<p>Discordanze ed errori Si riscontrano numerose discordanze ed errori tra i dati numerici presenti sia nel Rapporto Ambientale che nel Modello di Prossimità, tra cui i seguenti:</p>		

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>1. L'indice della relazione dell'analisi di prossimità non è completo: mancano i riferimenti da pag. 424 a pag. 540.</p> <p>2. A pag. 154 del Rapporto Ambientale il proponente descrive nella tabella 10 i due ambiti di riferimento e la popolazione residente in ognuno di essi, che vengono presi in considerazione dal Modello di Prossimità per la valutazione dell'esposizione al traffico veicolare: Area 1 (Area ristretta), che comprende solo i comuni presi a riferimento per la VAS dell'Accordo di Programma (Basiliano, Campoformido, Lestizza, Pasi di Prato e Pozzuolo del Friuli, più l'area sud-ovest del territorio comunale di Udine, e Area 2 (Area Totale), che comprende, oltre ai territori dell'area 1, anche i comuni più esterni (Bertiolo, Castions di Strada, Codroipo, Mereto di Tomba, Mortegliano, Pavia di Udine, Pradamano, Talmassons), che verranno interessati indirettamente dalle modifiche del traffico indotte dal progetto. Il problema è il seguente: la legenda della tabella 10 indica che la popolazione residente entro 300 metri dalla rete stradale utilizzata per l'analisi di prossimità è pari a 90254 residenti per l'Area 2 e 47035 residenti per l'Area 1, dati che però non corrispondono ai dati realmente utilizzati per l'analisi di prossimità e riportati nelle relative tabelle, che sono invece i seguenti: 42631 residenti per l'Area 2 (tabella a pag. 36 della relazione di Prossimità), e 38489 residenti per l'Area 1 (tabella a pag. 60 della Relazione di Prossimità). Come si vede, si tratta di grosse differenze che vanno spiegate, perché altrimenti la valutazione dell'esposizione del Modello di Prossimità risulta inattendibile.</p> <p>3. Le intestazioni di riga e di colonna delle tabelle utilizzate nell'analisi di</p>	<p>Punto 1. L'indice dell'elaborato denominato "Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento atmosferico indotto da traffico a seguito della realizzazione del II lotto della tangenziale sud di Udine" verrà aggiornato. L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p> <p>Punto 2. La pagina 154 del RA e, rispettivamente la pagina 6 dell'Analisi di prossimità, illustrano che "l'AREA 1 si estende nei territori comunali più interessati dai volumi di traffico che impegnano attualmente la SS13 "Pontebbana" e da quelli che impegneranno la tangenziale sud - II lotto, a seguito dell'entrata in esercizio". E' improprio pertanto affermare che l'AREA 1 comprenda solo i Comuni presi a riferimento per la VAS dell'AdP, visto che l'ambito territoriale e ambientale preso a riferimento per la valutazione delle azioni di valenza sovracomunale dell'AdP coincide con l'AREA 2, ovvero l'AREA TOTALE (vedasi pagina 127 del RA). Alle pagine 156 e 157 del RA e, rispettivamente, alle pagine 8 e 9 dell'Analisi di prossimità vengono definite "residenti" "le persone che abitano nel territorio comunale e, allo stesso tempo, risultano iscritte all'Anagrafe sanitaria, ovvero georiferiti, cioè dispongono di coordinate geografiche per la propria residenza". Si evidenzia dunque che: - i numeri della tabella 10 presente a pagina 154 del RA e, rispettivamente, a pagina 6 dell'Analisi di prossimità, siano riferiti all'intera popolazione del rispettivo territorio comunale (i.e., Basiliano ha una popolazione totale iscritta all'anagrafe sanitaria pari a 5.379 persone). - i numeri delle tabelle dell'Analisi di prossimità siano riferiti SOLO ai "residenti" presenti entro le aree prese a riferimento dal modello di prossimità (i.e., la fascia territoriale di ampiezza pari a 300 m dalla rete stradale utilizzata, compresa nel territorio comunale di Basiliano, è abitata da 3.347 persone) La lettura corretta dei dati è pertanto la seguente: - nell'AREA 1 o AREA RISTRETTA presa a riferimento per il modello di prossimità (ove vivono 47.035 "residenti" – v. tabella 10), la fascia territoriale di ampiezza pari a 300 m dalla rete stradale utilizzata è abitata da 38.489 "residenti" (pag. 60 dell'Analisi di prossimità); - nell'AREA 2 o AREA TOTALE presa a riferimento per il modello di prossimità (ove vivono 90.254 "residenti" – v. tabella 10), la fascia territoriale di ampiezza pari a 300 m dalla rete stradale utilizzata è abitata da 42.631 "residenti" (pag. 36 dell'Analisi di prossimità); L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p> <p>Punto 3. Le intestazioni delle tabelle sono corrette. Da pagina 10 a</p>	<p>Errore materiale. Punto 1. L'indice dell'elaborato denominato "Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento atmosferico indotto da traffico a seguito della realizzazione del II lotto della tangenziale sud di Udine" verrà aggiornato</p> <p>Punto 2: Per una migliore comprensione la tabella 10 al paragrafo 3.2.1. del RA e la corrispondente tabella dello Studio di prossimità sarà aggiornata inserendo sia il dato complessivo di residenti, per singolo Comune, iscritti all'anagrafe sanitaria, sia la sola quota di coloro che sono residenti entro 300mt dalla rete stradale in studio, al fine da avere anche la percentuale di popolazione interessata dallo studio di prossimità</p> <p>Errore materiale. Punto 3: Le intestazioni delle tabelle</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>prossimità sono errate, in quanto indicano flussi di traffico, mentre in realtà i dati riportati nelle tabelle si riferiscono al numero di residenti esposti ai flussi di traffico.</p> <p>4. Le tabelle a pag. 60-62 del Rapporto di Prossimità, relative all'analisi di prossimità di 300 metri per l'Area ristretta, presentano numerosi errori. L'intestazione della prima tabella a pag. 60 è errata, in quanto è uguale all'intestazione della seconda tabella; sempre a pag. 60 i totali di riga e di colonna delle prime due tabelle non corrispondono, e questo non è possibile in quanto si riferiscono entrambi ai flussi di traffico di progetto minori e maggiori di 10000 veicoli al giorno; i dati della prima tabella a pag. 62 sono uguali ai dati della prima tabella a pag. 60 e questo non è possibile perché la prima si riferisce ai mezzi pesanti, mentre la seconda a tutti i veicoli. Lo stesso errore si ripete nelle tabelle del Rapporto Ambientale a pag. 172. Risulta pertanto impossibile valutare l'analisi di prossimità di 300 metri relativa all'Area ristretta!</p> <p>5. Molte delle tabelle elencate nel Rapporto di Prossimità da pag. 107 a pag. 232 presentano degli errori nella definizione dei gruppi di esposizione, in quanto i gruppi di esposizione al traffico veicolare non sono stati separati correttamente tra esposizione maggiore (>) o minore (<) di 10000 veicoli al giorno e tra maggiore (>) o minore (<) di 2500 veicoli al giorno nel caso del traffico da mezzi pesanti, ma entrambi sono stati definiti come maggiori (>) o minori (<) del limite considerato. Si tratta evidentemente di errori di stampa (copia e incolla), ma che, se considerati assieme alle altre discordanze rilevate nei dati, danno la sensazione di scarsa precisione nell'analisi e in alcuni casi, come in quello sopra riportato delle tabelle presenti a pag. 60-62 del Rapporto di prossimità, impediscono proprio l'analisi dei dati.</p>	<p>pagina 13 dell'Analisi di prossimità e da pagina 158 a pagina 160 del RA sono illustrate le modalità di lettura delle tabelle. Inoltre, la didascalia della tabella riportata a pagina 158 del RA (tabella 11) e, rispettivamente a pagina 10 dell'Analisi di prossimità (tabella 2) conferma le modalità di lettura sopracitate.</p> <p>Tuttavia si precisa che per mero errore materiale la didascalia della tabella a pag. 158 del RA (tabella 12) e a pag. 11 dell'Analisi di prossimità è errata e verrà modificata e sostituita con quella corretta. Si ritiene infine che per una immediata comprensione dei dati contenuti nelle tabelle, le intestazioni delle stesse verranno modificate.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p> <p>Punto 4. Per un mero errore di stampa, le tabelle di pagina 172 del RA e, rispettivamente, la prima tabella a pagina 60 così come quella di pagina 62 dell'Analisi di Prossimità non sono quella corrette. Entrambe le tabelle verranno sostituite.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p> <p>Punto 5. Da un'analisi puntuale dei dati emersi dal modello di prossimità l'ASS3 ha evinto che nessun residente viene esposto ad un flusso di traffico esattamente pari a 10.000 veicoli/giorno o esattamente pari a 2500 veicoli pesanti/giorno. Pertanto, nessun residente è stato escluso dalla caratterizzazione dicotomica del modello.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA PER LE PARTI RITENUTE UTILI</p>	<p>saranno modificate e verrà aggiunta una didascalia per una migliore comprensione</p> <p>Errore materiale. Punto 4: Si corregge il titolo della tabella a pag. 172 del RA e del report "modello di prossimità" e si correggono i valori all'interno della tabella inserendo i dati corretti riferiti ai veicoli totali e non ai soli mezzi pesanti come erroneamente inserito nel report "modello di prossimità"</p> <p>Errore materiale. Punto 5: Le tabelle che presentano erroneamente la suddivisione dei residenti in medesime classi di esposizione > o < a un dato volume di traffico saranno corrette</p>
6	<p>Componenti ambientali</p> <p>1. Consumo di suolo e biodiversità. Dall'esame della precedente documentazione, resa disponibile in rete, risulta il rilevante consumo di suolo relativo alla realizzazione dell'opera, pari a un'estensione di circa 158 he, senza contare le opere accessorie, con conseguenti effetti negativi sull'agricoltura, sulla biodiversità e sui servizi ecosistemici.</p>	<p>Punto 1. Consumo di suolo e biodiversità.</p> <p>Le osservazioni e le proposte sono attinenti il progetto e non alle azioni urbanistiche oggetto del AdP e valutate dal RA. Ciò premesso, si evidenzia che le NTA dei PRGC vigenti, come modificate dalle Varianti allegate all'AdP, contengono specifiche in merito alle superfici verdi che saranno rimosse e ricollocate a seguito della realizzazione dell'opera, ovvero vedasi:</p>	<p>Punto 1. Si integri il par. 7.1 del RA evidenziando che, in fase di progettazione definitiva e di relativa VIA, si provveda a un'adeguata compensazione delle superfici verdi di pregio che verranno rimosse a seguito della realizzazione dell'opera.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>2. Clima. Il proponente a pag.14 e successive del Rapporto Ambientale sostiene che <i>"CLIMA: l'azione non ha effetti significativi diretti o indiretti sul fattore ambientale. Infatti, l'azione non produce variazioni delle condizioni climatiche, non influisce sul fenomeno denominato "effetto serra" né sul ciclo idrologico"</i>. Lo scrivente non può ovviamente concordare con tale affermazione, in quanto è evidente che l'impermeabilizzazione di 158 ha di terreno, prevista dal progetto, riduce la capacità dello stesso di sequestro della CO2 che, in base a tutte le relazioni e gli studi scientifici, rappresenta un'importante funzione di mitigazione dei cambiamenti climatici 40-41. Si ricorda a tale proposito che l'Agenzia europea per l'ambiente e l'ISPRA hanno definito il suolo dopo gli oceani il più grande serbatoio di carbonio.</p> <p>3. Acqua. Si ricorda, sempre facendo riferimento alla precedente documentazione relativa alla VAS e reperibile in rete, l'interferenza tra il nuovo tracciato viario e l'assetto idrogeografico dell'area interessata. Si ricorda inoltre il pericolo per la falda, molto vulnerabile in quest'area, derivante dal run-off stradale e da sversamenti accidentali di sostanze inquinanti, con possibile inquinamento del suolo e delle acque superficiali e profonde.</p> <p>4. Paesaggio. Si evidenzia che l'opera, a causa del suo significativo grado di visibilità, potrà determinare effetti negativi in relazione agli aspetti paesaggistici.</p>	<p>- per Pozzuolo del Friuli, art. 26, co. 1, lett. A) delle NTA, come modificate a pag. 2 -3 dell'elaborato denominato "Estratto Norme tecniche di Attuazione. Testo vigente e Variante", allegato alla DGR 2458/18;</p> <p>- per Campoformido, art. 24, co.1, lett. C), p.to 2 delle NTA, come modificate a pag. 4 dell'elaborato denominato "Estratto Norme tecniche di Attuazione. Testo vigente e Variante – Estratto obiettivi. Strategie. Testo vigente e Variante", allegato alla DGR 2458/18;</p> <p>- per Lestizza, art. 29 delle NTA, come modificate a pag. 4 -5 dell'elaborato denominato "Estratto Norme Tecniche di Attuazione. Testo vigente e Variante – Estratto obiettivi. Strategie. Testo vigente e Variante", allegato alla DGR 2458/18;</p> <p>- per Basiliano, art. 21, lett B), p.to 1 ter delle NTA, come modificate a pag. 4 -5 dell'elaborato denominato "Estratto Norme tecniche di Attuazione. Testo vigente e Variante – Estratto obiettivi. Strategie. Testo vigente e Variante", allegato alla DGR 2458/18.</p> <p>Si evidenzia, inoltre, che a pag. 339 del RA è riportata una tabella dalla quale si evince il reale consumo di suolo totale e suddiviso per comune e che nel RA sono presenti al par. 7.1 indicazioni di cui tenere conto in fase di progettazione definitiva e VIA in merito ai fattori ambientali in oggetto.</p> <p>Si ritiene utile evidenziare nel RA che, in fase di progettazione definitiva e di relativa VIA, si provveda a un'adeguata compensazione delle superfici verdi di pregio che verranno rimosse a seguito della realizzazione dell'opera.</p> <p>Con riferimento alla cesura ecologica, si rimanda alle deduzioni istruttorie relative alle osservazioni di ARPA FVG (quesito 4, punto 2)</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p> <p>Punto 2. Clima.</p> <p>Si osserva che la tangenziale, la cui localizzazione è oggetto della presente VAS, contribuisce in modo estremamente limitato al riscaldamento climatico e, in generale, alle variazioni del clima (se non in termini puntuali di microclima) principalmente in quanto non produce nuovo traffico, bensì consente lo spostamento e la fluidificazione di porzioni di traffico pesante da strade congestionate ad ambiti più adatti ad accogliere tali traffici e dunque, in definitiva, contribuisce a una riduzione dell'inquinamento atmosferico.</p> <p>In secondo luogo, si desidera evidenziare che, dalla lettura delle varianti ai PRGC allegata all'AdP e del progetto preliminare di cui alla DGR 1158/2012, emerge che sono previste aree verdi e imboscate in compensazione delle aree che saranno occupate dall'infrastruttura, consentendo in questo modo di garantire la funzione di sequestro di carbonio. Per tali ragioni si è valutato complessivamente come non</p>	<p>Punto 2.</p> <p>Alla descrizione delle valutazioni rispetto al fattore "clima" dell'azione A e dell'azione 1.1., rispettivamente ai paragrafi 4.3.1 e 4.4.1 del RA, si aggiunga la seguente spiegazione: "La valutazione di effetto non significativo sul fattore clima consegue anche dalla previsione di aree verdi di compensazione, le quali svolgono anche funzione di sequestro di carbonio e dunque contribuiscono a ridurre gli effetti sul clima."</p> <p>Nel paragrafo 7.1 del RA si indichi che, a parziale compensazione del consumo di suolo, dovrà essere prevista la dismissione ed il recupero ambientale delle aree occupate da infrastrutture non più funzionali perché in parallelo o comunque con funzioni analoghe a quelle di nuova realizzazione. Per mitigare la perdita</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
		<p>significativo l'effetto sul fattore ambientale clima.</p> <p>Al fine di evidenziare in modo più efficace la valutazione ambientale su tale tema, si ritiene utile che, alla descrizione delle valutazioni rispetto al fattore "clima" dell'azione A e dell'azione 1.1., rispettivamente ai paragrafi 4.3.1 e 4.4.1 del RA, si aggiunga la seguente spiegazione: "La valutazione di effetto non significativo sul fattore clima consegue anche dalla previsione di aree verdi di compensazione, le quali svolgono anche funzione di sequestro di carbonio e dunque contribuiscono a ridurre gli effetti sul clima."</p> <p>Al fine di affrontare in modo più efficace la valutazione ambientale su tale tema (oltre che sul tema del consumo di suolo), si ritiene utile che nel paragrafo 7.1 del RA si indichi che, a parziale compensazione del consumo di suolo, dovrà essere prevista la dismissione ed il recupero ambientale delle aree occupate da infrastrutture non più funzionali perché in parallelo o comunque con funzioni analoghe a quelle di nuova realizzazione. Per mitigare la perdita di servizi ecosistemici e in particolare la riduzione delle funzioni di stoccaggio e sequestro del carbonio svolte dalle superfici che verranno impermeabilizzate, si evidenzia che dovranno essere effettuati interventi di riforestazione su superfici adeguate a compensare i servizi ecosistemici del suolo consumato.</p> <p style="text-align: center;">L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA.</p> <p style="text-align: center;">Punto 3. Acqua.</p> <p>Si segnala che al paragrafo 3.3.6 sono illustrate le principali criticità relative al fattore ambientale "acqua", al par. 2.2.3 è analizzato il rapporto con il vigente Piano regionale di tutela delle acque. Inoltre la tematica relativa agli impatti da <i>run-off</i> stradale generabili dalla realizzazione dell'infrastruttura sono stati considerati in varie sezioni del Rapporto ambientale. Dapprima, nell'analisi di coerenza con gli strumenti di pianificazione vigenti (cfr. par. 2.2.1) è stata messa in evidenza la prescrizione, indicata dal PRITMML di prevedere sistemi per la raccolta ed il trattamento delle acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali, in modo tale da contribuire al perseguimento degli obiettivi del PTA (aspetto progettuale richiamato anche dal comma j) dell'articolo 29, NTA del PRITMML). Inoltre, la previsione di sistemi di raccolta delle acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali trova coerenza con l'azione n. 8 del PTA ed è riferita agli articoli 24 – 33, NTA del Piano (cfr. paragrafi 5.6.2, 5.6.3 e capitolo 7 del presente Rapporto ambientale). In relazione agli aspetti di incidenza ambientale, per consentire la conservazione e il mantenimento delle specie o habitat dei siti appartenenti alla Rete Natura 2000, è importante perseguire gli obiettivi di qualità ambientale per i corpi idrici (superficiali o</p>	<p>di servizi ecosistemici e in particolare la riduzione delle funzioni di stoccaggio e sequestro del carbonio svolte dalle superfici che verranno impermeabilizzate, si evidenzia che dovranno essere effettuati interventi di riforestazione su superfici adeguate a compensare i servizi ecosistemici del suolo consumato.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
		<p>sotterranei) del PTA che riguardano, appunto, la previsione di sistemi per la raccolta ed il trattamento delle acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali.</p> <p>La tematica è stata richiamata anche nel paragrafo 2.3 "Verifica della coerenza con gli obiettivi di sostenibilità" che richiama la necessità di individuare, attraverso la fase di progettazione, accorgimenti finalizzati a considerare idonei sistemi di raccolta e trattamento per le acque meteoriche per minimizzare i carichi inquinanti nei corpi idrici e nelle falde acquifere.</p> <p>L'analisi dello stato del fattore ambientale "Acqua" (paragrafo 3.3.6 "Territorio, suolo, acqua, aria e clima" del RA) evidenzia la tipologia di impatti generabili dal run-off stradale conseguente l'esercizio della tangenziale sud (Il lotto) evidenziando la necessità di approfondire, nelle successive fasi progettuali, le interferenze tra il tracciato viario di progetto e l'assetto idrografico delle aree interessate, considerando anche le problematiche derivanti dai tratti in trincea. Da ultimo si evidenzia che tutte le azioni dell'AdP sono state valutate anche rispetto al suddetto fattore ambientale (cfr. par. 4.3, 4.4, 4.6). Si osserva, infine, che il tema delle criticità relative all'interferenza del progetto con il reticolo idrico è stato affrontato anche nello SAPI, al Capitolo 4 "valutazione di sintesi e opere di mitigazione" proponendo inoltre opere di mitigazione e compensazione, nonché nella Relazione idraulica allegata al SAPI stesso.</p> <p style="text-align: center;">L'OSSERVAZIONE RISULTA GIÀ ACCOLTA.</p> <p style="text-align: center;">Punto 4. Paesaggio.</p> <p>Il rapporto con il tema del paesaggio è stato oggetto di approfondimenti specifici nel nuovo RA, nel quale si è sviluppata l'analisi di coerenza con il Piano paesaggistico regionale e si sono affrontate le coerenze con gli aspetti paesaggistici emergenti dai documenti delle singole varianti urbanistiche (cfr. par. 2.2.1): questo studio è servito per evidenziare gli elementi fondamentali inerenti il paesaggio di cui tenere conto e a cui dare risposta in fase progettuale e di relativa VIA. A tal fine, inoltre, si è ritenuto utile ordinare e sistematizzare tali indicazioni nei paragrafi 7.1.1 e 7.1.2 del RA, quali riferimenti per la progettazione definitiva e per la VIA.</p> <p>Si precisa, inoltre, che tale tema è stato già affrontato nel SAPI, al paragrafo 3.7, al sotto paragrafo 4.3.7 e al sotto paragrafo 4.4.2.2., ove si illustrano le criticità evidenziate, proponendo opere di mitigazione e compensazione, nonché negli elaborati grafici relativi allegati al SAPI stesso. Il tema è stato affrontato anche nelle relazioni paesaggistiche, elaborati delle Varianti urbanistiche ai PRGC vigenti dei Comuni interessati dalla realizzazione dell'opera, allegate all'AdP.</p> <p style="text-align: center;">L'OSSERVAZIONE RISULTA GIÀ ACCOLTA.</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
7	<p style="text-align: center;">Componenti socio-economiche</p> <p>Il progetto può favorire il trasporto a lunga distanza e i collegamenti in genere con effetti positivi sulle attività artigianali, industriali e commerciali. Il progetto può invece determinare effetti negativi sull'agricoltura, con una diminuzione e frazionamento dei fondi coltivabili e l'insorgenza di difficoltà nei collegamenti da un fondo all'altro. Il progetto ha sicuramente effetti positivi sul valore economico delle proprietà immobiliari adiacenti alla SS13, determinati dalla riduzione del traffico e dell'inquinamento acustico ed atmosferico, ma, d'altro canto, ha effetti negativi sul valore economico delle proprietà situate in aree che vedranno aumentare post-operam i flussi di traffico e i problemi ad esso connessi, principalmente Udine sud e Pozzuolo del Friuli. Il danno economico più rilevante è determinato dalla necessità di espropriare alcuni terreni e abbattere le abitazioni ivi ubicate nell'area di Zugliano.</p>	<p>Il RA ha più volte evidenziato gli effetti negativi della localizzazione dell'opera sull'agricoltura, relativi alla diminuzione e al frazionamento dei fondi coltivabili e l'insorgenza di difficoltà nei collegamenti da un fondo all'altro.</p> <p>Per quanto riguarda la componente agricola si ricorda che alla DGR 1158/12, a disposizione sul sito dell'AR dedicato all'AdP, sono allegati due elaborati grafici denominati "Carta delle interferenze con il comparto agricolo – Parte a" e "Carta delle interferenze con il comparto agricolo – Parte b", che illustrano tutti i percorsi possibili che interessano i mezzi agricoli (fra l'altro anche per il raggiungimento dell'essiccatoio e del Consorzio agrario da parte dei coltivatori diretti presenti nell'ambito dei territori comunali interessati dalla realizzazione dell'infrastruttura, anche dopo la realizzazione di quest'ultima).</p> <p>Gli aspetti relativi alla componente agricoltura sono approfonditi nel paragrafo 3.8.2 "Il comparto agricoltura" dello SAPI.</p> <p>Inoltre al par. 3.3.6 del RA "Territorio, suolo, aria e clima", in particolare a pag. 339, nonché in tutte le schede di valutazione delle azioni di livello comunale, relativamente al fattore "suolo" sono presentate le specifiche relative alla percentuale di occupazione del suolo in ambiti a vocazione agricola per ogni comune.</p> <p>Infine si evidenzia che il RA a pag. 477 nel par. 4.6 "Risultati e sintesi della valutazione ambientale" si evidenzia che "l'effetto più rilevante e quindi ritenuto "negativo significativo" riguarda il consumo di suolo agricolo.</p> <p style="text-align: center;">L'OSSERVAZIONE RISULTA GIÀ ACCOLTA.</p>	
8	<p style="text-align: center;">Inquinamento acustico</p> <p>Manca la stima dell'impatto acustico conseguente alla realizzazione dell'opera e i dati relativi al clima acustico attualmente esistente nelle aree più critiche, informazioni richieste sia dall'ARPA che dall'ASUIUD. Si ricorda che, in base alle informazioni riportate dal Rapporto Preliminare, si prevede post-operam un innalzamento dei livelli attuali di rumorosità con possibilità di superamento dei limiti di legge in alcuni punti. Si osserva che situazioni critiche dal punto di vista del clima acustico, come quella esistente a Zugliano, caratterizzate dall'esistenza di edifici a stretto contatto con i bordi stradali, esistono lungo tutta la SR 353 fino alla confluenza a Udine in Piazzale Cella e anche nel tratto di superstrada e autostrada che corrono in adiacenza verso nord. Lo stesso proponente a pag. 131 del Rapporto ambientale riferisce che la SR 353 si situa su livelli di traffico, e di conseguenza di rumorosità, di poco inferiori a quelli della Pontebbana (16350 veic.eq/giorno con incrementi di traffico nei mesi estivi soprattutto nella direzione Udine pari a circa 1000 veicoli/ora). Un'area particolarmente critica è rappresentata dagli edifici adiacenti alla parte finale di via</p>	<p>Si evidenzia che nel RA, al paragrafo 3.3.6 è presentata una sintesi dell'analisi e della valutazione, meglio articolata nell'allegato 67 alla DGR 1158/2012, denominato "Componenti rumore e atmosfera: indagini e modelli di simulazione", relativo agli aspetti acustici e atmosferici e facente parte delle valutazioni effettuate in fase di screening di VIA.</p> <p>Si osserva che le valutazioni acustiche più puntuali vanno effettuate sulla base delle specifiche scelte progettuali e dunque in fase di VIA, in quanto la scelta dei materiali, delle soluzioni costruttive e progettuali (asfalti fonoassorbenti, presenza di barriere acustiche, presenza di quinte arboree, ecc.) influenza in modo fondamentale l'effettivo impatto acustico. Si osserva inoltre che nel RA, al paragrafo 7.1.6 è specificamente indicato che tali approfondimenti valutativi dovranno essere sviluppati in fase di VIA, con una serie di indicazioni metodologiche puntuali, desunte in gran parte proprio dalle consultazioni di scoping, oltre che dagli esiti della procedura di VISPA.</p>	<p>Si integri il paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" con le seguenti indicazioni che dovranno essere sviluppate in fase di progettazione definitiva e di relativa VIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sviluppare una valutazione numerica dell'impatto acustico ai recettori residenziali ed eventuali recettori sensibili, anche in relazione ai limiti di legge, per gli ambiti laddove sia previsto un peggioramento legato all'incremento significativo del flusso veicolare. <p>Si integri il paragrafo 7.1.6 "Indicazioni inerenti il clima acustico e l'aria" con la richiesta di effettuare uno specifico approfondimento per gli abitati di Zugliano e Terenzano per i quali sono stati individuati scenari peggiorativi (è previsto un incremento stimabile in circa 10 dB) e l'opportunità di prevedere adeguate misure di mitigazione per i recettori</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>Lumignacco, in quanto situati a stretto contatto con due sorgenti inquinanti, la strada da una parte e la ferrovia dall'altra, che determinano livelli acustici già attualmente elevati e che verranno ulteriormente incrementati dall'aumento di traffico previsto post-operam dall'Analisi di Prossimità. Si ricorda che i risultati degli studi epidemiologici hanno evidenziato l'insorgenza di effetti sulla salute per livelli di esposizione inferiori ai limiti attualmente esistenti e che gli attuali livelli acustici esistenti nei territori di Zugliano, Terenzano e Udine Sud sono già critici in base ai limiti della normativa italiana e sicuramente di molto superiori ai valori consigliati dall'Organizzazione Mondiale della Sanità: 50 dB Lden per il descrittore acustico giorno-sera-notte e 40 dB night per il descrittore del rumore notturno. Risulta pertanto poco comprensibile la risposta data dal proponente in merito alle richieste formulate dall'ASUIUD e dall'ARPA, in base alla quale la valutazione del clima acustico attuale e la valutazione di impatto acustico relativo al progetto non sarebbero pertinenti, in quanto attinenti agli aspetti tecnici del progetto e non alla scala urbanistica che si sta valutando. Perché, se così fosse, se cioè la VAS servisse esclusivamente per valutare il cambiamento di destinazione azzonativa e d'uso di alcuni mappali, oltre all'inquinamento acustico non si dovrebbe valutare nessuna delle tematiche relative al progetto: traffico e inquinamento atmosferico, popolazione e salute umana, risorse idriche, consumo di suolo, effetti climatici, biodiversità, fauna e flora, paesaggio, effetti sociali ed economici, contraddicendo in modo palese quanto prescritto dal D.lgs. 152/2006 all'art 13 e nell'Allegato VI.</p>	<p>Vale la pena, infine, ribadire che la VAS che si sta sviluppando ha ad oggetto un Accordo di Programma e non il progetto dell'opera stessa. E per tale ragione tutti gli elementi citati dall'osservante (inquinamento acustico, traffico inquinamento atmosferico, popolazione e salute umana, risorse idriche, consumo di suolo, effetti climatici, biodiversità, fauna e flora, paesaggio, effetti sociali ed economici) sono stati sviluppati nel RA con il livello di approfondimento adeguato e conseguente al livello di definizione conseguente alla scala pianificatoria senza eludere in modo surrettizio gli elementi conoscitivi legati e valutativi del processo di VAS. Pertanto, i contenuti sopracitati potranno essere sviluppati ulteriormente su scala progettuale in sede di VIA. A tal fine, il paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" riporterà i suggerimenti contenuti nell'osservazione. Il Rapporto ambientale contiene un paragrafo, 7.1.6 "Indicazioni inerenti il clima acustico e l'aria" che segnala la necessità di predisporre, nell'ambito della procedura di VIA, un approfondimento relativo all'impatto acustico. A tal fine sarà necessario elaborare uno specifico studio di impatto acustico redatto in coerenza con le disposizioni in materia di tutela dall'inquinamento acustico e con i contenuti indicati nelle linee guida "Criteri per la redazione della documentazione di impatto acustico e clima acustico, ai sensi dell'articolo 18, comma 1, lettera c) della legge regionale 18 giugno 2007, n. 16" approvate con la DGR 2870/2009. Si provvederà a richiedere, con specifico riferimento agli abitati di Zugliano e Terenzano per i quali sono stati individuati scenari peggiorativi (è previsto un incremento stimabile in circa 10 dB) l'opportunità di prevedere adeguate misure di mitigazione per i recettori soggetti ad un maggiore impatto. Si valuterà l'opportunità di prevedere ulteriori misure di mitigazioni a tutela generale dell'abitato a fronte del significativo incremento rispetto al clima acustico che attualmente caratterizza tali aree.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>soggetti ad un maggiore impatto. Se necessario, si valuti l'opportunità di prevedere ulteriori misure di mitigazione a tutela generale dell'abitato a fronte del significativo incremento rispetto al clima acustico che attualmente caratterizza tali aree.</p>
9	<p>Analisi di prossimità</p> <p>La maggior parte delle indicazioni relative agli effetti sulla salute della popolazione, conseguenti all'inquinamento atmosferico da traffico veicolare determinato dal progetto, derivano dai risultati dell'Analisi di prossimità, che il proponente ha allegato al Rapporto Ambientale. Nelle pagine seguenti si sono valutati i dati, i risultati e le conseguenti indicazioni ottenute con l'analisi di prossimità.</p>	<p>Si prende atto</p>	
10	<p>Tabelle utilizzate per l'analisi dei dati e riportate nel Rapporto Ambientale e nella Relazione per l'analisi di Prossimità</p> <p>1. Gran parte dell'analisi effettuata dal proponente si basa sull'utilizzo di due tipologie di tabelle: le tabelle 11 e 12 del Rapporto Ambientale (pag.158) che</p>	<p>Punto 1. Si rimanda al punto n. 3 della deduzione istruttoria n. 5 della presente osservazione.</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>corrispondono alle tabelle 2 e 3 del Rapporto di prossimità (pag. 10-11). Queste tabelle si riferiscono nel caso specifico alla valutazione dell'esposizione al traffico veicolare della popolazione residente nell'Area 2 (Area totale) entro una fascia di esposizione di 50 m, ma la tipologia di queste tabelle viene utilizzata dal proponente per valutare l'esposizione della popolazione in qualsiasi situazione considerata dal Modello di Prossimità: Area 1 e Area 2, tutti i comuni interessati, in relazione alle diverse fasce di esposizione. Queste tipologie di tabelle, che rappresentano la chiave di interpretazione dei dati riportati dal Modello di Prossimità, a una prima lettura risultano poco comprensibili. Solo leggendo le scarse spiegazioni riportate a margine dal proponente nelle pagine sopraccitate, si riesce con molta difficoltà a capire il significato dei dati riportati. Questo perché le intestazioni di riga e di colonna delle tabelle sono errate, in quanto indicano flussi di traffico, mentre in realtà i dati riportati nelle tabelle si riferiscono al numero di residenti esposti ai flussi di traffico.</p> <p>Di seguito si riportano 4 tabelle con le intestazioni di riga e colonna corrette per facilitare la lettura dei dati, che sono relative all'analisi di prossimità per l'area totale con fascia di esposizione di 300 metri: tabelle a1 e a2 relative a tutti i veicoli, e tabelle b1 e b2 relative ai mezzi pesanti. In base ai dati contenuti in queste tabelle, corrispondenti alle tabelle presenti nel Rapporto di prossimità a pag. 36 e 38, il proponente ha dedotto la maggior parte delle indicazioni e ha espresso un giudizio conclusivo sul rischio per la salute pubblica conseguente alla realizzazione dell'opera.</p> <p>NB. La stessa tipologia di tabelle, riportate nelle pagine seguenti, è stata utilizzata dal proponente per valutare l'esposizione in tutte le situazioni considerate: in relazione alle diverse fasce di esposizione (50-100-150-200-250-300 metri), per l'Area totale e per l'Area ristretta e per i diversi comuni interessati.</p> <p>NB. Modalità di lettura dei dati nelle tabelle utilizzate dal Modello di Prossimità.</p> <p>I dati delle 2 tipologie di tabelle devono essere letti e confrontati per poter trarre delle indicazioni utili sull'impatto del progetto. La seconda tipologia di tabelle (tab a2 e b2) è la più informativa, in quanto riesce a dare indicazioni sulla differenza di esposizione dalla situazione di fatto a quella di progetto nei residenti esposti a flussi di traffico di progetto. I dati più importanti non sono quelli dell'ultima riga della tabella, in cui i residenti meno esposti al traffico di progetto si sommano a quelli più esposti, ma quelli della seconda riga, in cui si trovano i dati della popolazione con rischio sanitario maggiore, in quanto esposta a traffico di progetto maggiore a 10000 veicoli/giorno o 2500 veicoli/giorno se si tratta di mezzi pesanti. Per valutare l'impatto del progetto è necessario pertanto valutare i dati di entrambe le tipologie di tabelle, ma considerare con particolare attenzione la seconda riga della seconda tipologia di tabella (tab. a2 e b2), nella quale sono riportati i dati dei residenti con rischio sanitario maggiore, e confrontare la parte sinistra (celle</p>		

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>con colore grigio chiaro), in cui viene riportato il numero di residenti nei quali si verifica un diminuzione dell'esposizione dalla situazione di fatto a quella di progetto (effetti positivi), con la parte destra (celle con colore grigio scuro), in cui viene riportato il numero di residenti nei quali si verifica un aumento dell'esposizione dalla situazione di fatto a quella di progetto (effetti negativi).</p> <p>2. Dall'analisi dei dati della tabella a1 si evidenzia che, nel caso dell'analisi dell'area totale con fascia di esposizione di 300 m, solo in 2307 residenti (2013-6), pari al 5,41% della popolazione in studio, l'esposizione al traffico veicolare passerà da un valore maggiore di 10000 veicoli al giorno ante-operam a un valore minore di 10000 veicoli giorno post-operam. Si evidenzia inoltre che, dei 25943 residenti (60,85% della popolazione in studio = 42631 residenti), esposti a flussi di traffico di fatto maggiore di 10000 veicoli al giorno, 23636 residenti (55,44% della popolazione in studio) continueranno ad avere post-operam un'esposizione maggiore di 10000 veicoli al giorno.</p> <p>Dall'analisi dei dati della tabella a2 (ultima riga della tabella) risulta che 29173 residenti (1528+27645), pari al 68,4 % della popolazione in studio, avrà una diminuzione dell'esposizione ai volumi di traffico dallo stato di fatto a quello di progetto, mentre 12665 residenti (12659+6), pari a 29,7% della popolazione, avrà un aumento dell'esposizione ai volumi di traffico dallo stato di fatto a quello di progetto.</p> <p>Se confrontiamo i dati della seconda riga della tabella a2, che si riferiscono ai residenti con rischio sanitario maggiore, in quanto esposti a flussi di traffico di progetto maggiore di 10000 veicoli al giorno, risulta che 14381 residenti (13049+1332), pari a 33,73% della popolazione in studio, avrà avuto una diminuzione dell'esposizione ai volumi di traffico dallo stato di fatto a quello di progetto, mentre 8698 residenti (8692 +6), pari al 20,40% della popolazione in studio, avrà avuto un aumento dell'esposizione ai volumi di traffico dallo stato di fatto a quello di progetto. Pertanto, se consideriamo l'entità degli effetti negativi conseguenti al progetto: 12665 residenti (29,7% della popolazione in studio) che subiranno un aumento dell'esposizione al traffico veicolare post-operam, di cui 8698 (20,40% della popolazione in studio), appartenenti alla parte di popolazione con rischio per la salute più alto della media, in quanto esposti a flussi di traffico di progetto maggiore di 10000 veicoli al giorno, possiamo affermare che il progetto, pur essendo in grado di ridurre l'esposizione al traffico veicolare in una parte consistente della popolazione, è anche in grado di provocare un aumento dell'esposizione, e di conseguenza un aumento del rischio sanitario, in un'altra parte significativa della popolazione.</p> <p>3. Tabelle b1 e b2. I dati delle tabelle b1 e b2, relative alla valutazione dell'esposizione della popolazione al traffico veicolare di mezzi pesanti per l'Area Totale, confermano le indicazioni che si possono trarre</p>	<p>Punto 2. la lettura della tabella è completamente scorretta e fuorviante. La lettura corretta dei dati è pertanto la seguente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sono 2.313 (e non 2307) i residenti che allo stato di fatto sono esposti ad un flusso di traffico ≥ 10.000 veicoli/giorno e che allo stato di progetto saranno esposti a un flusso di traffico < 10.000 veicoli/giorno; - sono invece solo 6 i residenti che allo stato di fatto sono esposti ad un flusso di traffico < 10.000 veicoli/giorno e che allo stato di progetto saranno esposti a un flusso di traffico > 10.000 veicoli/giorno; - dei 25.943 residenti che allo stato di fatto sono esposti ad un flusso di traffico ≥ 10.000 veicoli/giorno, 2.313 subiranno un indubbio beneficio, perché allo stato di progetto saranno esposti a un flusso di traffico < 10.000 veicoli/giorno, mentre 23.630 (e non 23.636) continueranno ad essere esposti a un flusso di traffico > 10.000 veicoli/giorno; <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p> <p>Punto 3. Anche in questo caso la lettura dei dati è scorretta. L'osservante pur commentando dati che, a così grande distanza dalla localizzazione dell'opera, quindi in una situazione in cui l'impatto della</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>dall'analisi dei dati delle tabelle a1 e a2. L'entità del rischio per una parte consistente della popolazione, evidenziata dall'analisi dei dati delle tabelle a1 e a2, appare ancor più rilevante con l'analisi delle tabelle b1 e b2. In particolare dai dati della tabella b2 si rileva che, a fronte di una riduzione dell'esposizione da traffico veicolare da mezzi pesanti per 24737 residenti (22539+2198), pari al 59,2% della popolazione in studio, vi è un aumento dell'esposizione per 17101 residenti (17030+7), pari al 40% della popolazione. Se guardiamo ai dati della seconda riga della tabella b2, in cui vengono riportati i dati di quella parte di popolazione con rischio sanitario più elevato, in quanto esposta post-operam a flussi di traffico da veicoli pesanti maggiori di 2500 veicoli al giorno, si evidenzia che: a fronte di un numero di residenti in cui l'esposizione al traffico è diminuita dallo stato di fatto a quello di progetto, pari a 6301 residenti (4733+1568), che costituiscono il 14,78% della popolazione in studio, vi è un numero di residenti in cui l'esposizione da traffico di mezzi pesanti è aumentato dallo stato di fatto a quello di progetto, pari a 11886 residenti (11815+71), che costituiscono il 27,88% della popolazione in studio. In questo gruppo di residenti si evidenzia in sostanza che gli effetti negativi del progetto (aumento dell'esposizione al traffico per 11886 residenti, 27,78% della popolazione) superano ampiamente gli effetti positivi del progetto (riduzione dell'esposizione al traffico per 6301 residenti, 14,78 della popolazione)!</p> <p>Dall'analisi dei dati della tabella b1 si evidenzia inoltre che per 500 residenti (1,2% della popolazione) l'esposizione al traffico veicolare pesante passa da un valore inferiore a 2500 veicoli ante-operam a un valore superiore ai 2500 veicoli al giorno post-operam.</p> <p>4. Se esaminiamo l'analisi di prossimità di 50 m per l'Area Totale relativa ai mezzi pesanti (pag. 18 del Rapporto di Prossimità), e prendiamo in considerazione quella parte di popolazione con rischio sanitario maggiore, in quanto esposta post-operam a flussi di traffico maggiori di 2500 veicoli al giorno (seconda riga della tabella), si evidenzia che: a fronte di una riduzione dell'esposizione post-operam in 572 residenti (4,2% della popolazione in studio), vi è un aumento dell'esposizione post-operam in 1580 residenti (11,7% della popolazione). Pertanto, anche in questo caso gli effetti negativi del progetto superano quelli positivi: sono quasi 3 volte più grandi! Si ricorda che in questi 1580 residenti il rischio per la salute è particolarmente elevato, in quanto, oltre ad abitare nella fascia di esposizione più pericolosa (entro 50 m), hanno post-operam un'esposizione al traffico da mezzi pesanti</p>	<p>stessa è in evidente diminuzione, confermano una prevalenza della percentuale di popolazione che vede diminuire il traffico di mezzi pesanti rispetto a quella che lo vede aumentare, afferma che "...in questo gruppo di residenti gli effetti negativi del progetto superano ampiamente gli effetti positivi del progetto"</p> <p>I numeri non sostanziano l'affermazione, pur constatando che su questo gruppo di residenti gli effetti positivi sono inferiori a quanto si stima per gli altri gruppi di popolazione.</p> <p>La lettura incrociata delle medesime tabella con quelle relative ai percentili di cui a pagina 38 dell'Analisi di prossimità evidenzia che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per la popolazione già esposta a un traffico pesante superiore ai 2500 veicoli pesanti/giorno, il 95% è soggetta un aumento di 342 veicoli pesanti/giorno; - per la popolazione esposta a un traffico pesante inferiore ai 2500 veicoli pesanti/giorno, il 95% è soggetta a un aumento di 659 veicoli pesanti/giorno. <p>Analizzando in dettaglio l'articolazione in percentili delle diminuzioni si evidenzia che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per la popolazione già esposta a un traffico pesante superiore ai 2500 veicoli pesanti/giorno, il 95% giova di una diminuzione di 2058 mezzi/g; - per la popolazione esposta a un traffico pesante inferiore ai 2500 veicoli pesanti/giorno, il 95% giova di una diminuzione di 2043 veicoli pesanti/giorno. <p>La lettura approfondita delle tabelle dimostra dunque che la riorganizzazione dei flussi di traffico si concentra, con l'unica eccezione della tangenziale ovest di Udine che, naturalmente, con il completamento del raccordo svolge efficacemente la sua funzione. Tali considerazioni sono presenti, in termini più ampi, da pagina 127 a pagina 131 del RA.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p> <p>Punto 4. La logica dell'analisi è la medesima sopra esposta: a fronte di un 33% della popolazione, di cui un 11, 3% già esposto a un flusso superiore a 2500 mezzi/g, che vede aumentare i flussi, si stima un 63% che vede diminuire il traffico. Anche in questo caso mentre gli aumenti per il 95% dei primi sono in termini di alcune centinaia (579 o 633), il 95% dei secondi sono in termini di migliaia (1.818 e 2003).</p> <p>L'impatto si può considerare positivo.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>maggiore di 2500 veicoli al giorno, e devono subire un aumento dell'esposizione a causa del progetto compresa tra 1 e 2500 veicoli al giorno.</p> <p>Se si considera poi l'esposizione ai flussi di traffico veicolare nella popolazione residente nelle varie aree del territorio, che viene riportata nel Rapporto di Prossimità, si evidenziano rilevanti variazioni dell'esposizione e conseguentemente del rischio sanitario associato sia nella situazione di fatto che in quella di progetto. Ad esempio, se consideriamo il comune di Udine, i risultati dell'analisi di prossimità sono negativi soprattutto per quanto riguarda i mezzi pesanti. Se prendiamo in considerazione l'analisi di prossimità di 300 m per i mezzi pesanti (pag. 457 del Rapporto di Prossimità), si evidenzia che, a fronte di una riduzione dell'esposizione post-operam che interessa 8446 residenti (44,35% della popolazione), si ha un aumento dell'esposizione post-operam che riguarda 10432 (54,78% della popolazione). Se prendiamo in considerazione la seconda riga della tabella, che riguarda i residenti con rischio più elevato, abbiamo che l'esposizione, e quindi il rischio, diminuisce soltanto in 326 residenti (1,71% della popolazione), mentre aumenta in 8606 residenti (45,19% della popolazione)! Se infine prendiamo in considerazione la seconda riga della seconda tabella relativa all'analisi di prossimità di 50 metri per i mezzi pesanti (pag. 427 del Rapporto di prossimità), si evidenzia che si ha una diminuzione dell'esposizione post-operam solo in 14 residenti (0,34% della popolazione), mentre si ha un aumento dell'esposizione post-operam in 1050 residenti (25,49% della popolazione in studio). Si precisa che in questi 1050 residenti il rischio sanitario è particolarmente elevato, in quanto, oltre ad avere a progetto un'esposizione maggiore di 2500 veicoli al giorno e ad aver avuto un aumento dell'esposizione conseguente al progetto, sono quelli che risiedono più vicino alla fonte inquinante (entro 50 metri).</p> <p>Se prendiamo in considerazione l'analisi di prossimità di 300 m relativa ai mezzi pesanti del Comune di Pozzuolo (pag.373 del Modello di Prossimità), a parte l'aumento dell'esposizione post-operam per 1334 (1269+65) residenti, che costituiscono il 22,76% della popolazione in studio, si rileva che vi sono 65 residenti con un'esposizione a flussi di traffico di progetto maggiore di 2500 veicoli/giorno, che hanno avuto un aumento dell'esposizione dalla situazione ante-operam a quella post-operam maggiore di 2500 v/g. Si evidenzia che in questi 65 residenti il rischio da traffico veicolare è piuttosto elevato, in quanto l'esposizione parte da un valore di fatto già superiore a 2500 v/g e aumenta ulteriormente di un valore superiore a 2500 v/g come conseguenza del progetto, portando in tal modo l'esposizione complessiva a un valore superiore a 5000 v/d. Si evidenzia inoltre che tale condizione di rischio è ancora maggiore per 9 di questi residenti, in quanto compare già nella fascia di rispetto dei 100 m. Se consideriamo infine l'analisi di prossimità di 50 metri (la più pericolosa per l'inquinamento da traffico), e in particolare la seconda riga della seconda tabella a pag.343 del Rapporto di Prossimità, si evidenzia che, a fronte di</p>		

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>una diminuzione dell'esposizione per 56 residenti (2,5% della popolazione), vi è un aumento dell'esposizione per 256 residenti (11,3% della popolazione). Si ricorda che in questi 256 residenti il rischio per la salute è particolarmente elevato, in quanto, oltre ad abitare nella fascia di esposizione più pericolosa (entro 50 m), hanno post-operam un'esposizione al traffico da mezzi pesanti maggiore di 2500 veicoli al giorno, e devono subire un aumento dell'esposizione a causa del progetto compresa tra 1 e 2500 veicoli al giorno.</p> <p>Pasian di Prato e di Campofornido. L'analisi di prossimità dei comuni di Campofornido e Pasian di Prato, relativa a tutte le fasce di esposizione dai 50 fino ai 300 metri, comprese quelle relative ai mezzi pesanti, evidenzia marcate diminuzioni dei flussi di traffico con conseguenti effetti positivi sulla salute della popolazione. Si rileva che questi due comuni sono gli unici in cui l'analisi di prossimità ha evidenziato riduzioni rilevanti dell'esposizione della popolazione al traffico veicolare.</p>		
11	<p style="text-align: center;">Conclusioni</p> <p>Dall'esame dei dati relativi all'ambiente e alla tutela della salute della popolazione interessata dal progetto, presenti nella documentazione inviata dal proponente, si può trarre un giudizio sostanzialmente negativo sugli effetti del progetto per le seguenti ragioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nei vari report e tabelle riassuntive dell'Analisi di prossimità si sono riscontrati innumerevoli errori e discordanze tra i dati, tali da impedire in alcuni casi la valutazione degli stessi. 2. Non è stato riferito il metodo preciso utilizzato dal proponente per stimare l'esposizione dei soggetti residenti in aree su cui insistono più reti viarie. È possibile pertanto che vi sia stata una sottostima dell'esposizione e dei conseguenti effetti sanitari. 3. Non sono stati resi noti i criteri precisi attraverso i quali prevedere le modifiche ai flussi di traffico indotte dal progetto. 4. Nonostante le limitazioni sopraccitate, presenti nella documentazione inviata dal proponente, dall'esame della stessa emerge chiaramente che il progetto è in grado di provocare effetti positivi (riduzione dell'esposizione all'inquinamento atmosferico da traffico veicolare) prevalentemente nei territori dei comuni di Campofornido e Pasian di Prato, mentre provoca effetti negativi (aumento dell'esposizione all'inquinamento atmosferico da traffico veicolare) prevalentemente nei comuni di Udine e Pozzuolo del Friuli. Gli effetti del progetto risultano pertanto fortemente squilibrati a vantaggio 	<p>Punto 1. Sulla base delle spiegazioni fornite nelle precedenti controdeduzioni e considerata la natura degli aspetti oggetto di puntuali correzioni di refusi materiali ed errori di stampa (numericamente estremamente limitati e comunque mai sostanziali), non si ritiene che la valutazione dei documenti posti in consultazione fosse in alcun modo impedita. Si vedano le precedenti deduzioni istruttorie relative agli errori materiali</p> <p>Punto 2. Si rimanda alle deduzioni istruttorie N. 4 della presente osservazione.</p> <p>Punto 3. Si rimanda alle deduzioni istruttorie N. 3 della presente osservazione</p> <p>Punto 4. Non si concorda con l'affermazione secondo la quale il rischio (aumento dell'esposizione) non venga ridotto, ma venga spostato da un'area ad altre: i documenti in consultazione evidenziano al contrario una complessiva diminuzione, numericamente molto significativa, di popolazione esposta a rischio sanitario, oltre che di un aumento della sicurezza, della fluidità di traffico (e conseguentemente di riduzione di inquinamento atmosferico legato all'attuale tipologia di traffico). Si</p>	<p>Punto 4, 5 e 6. Nell'ambito del RA, ed in particolare nel paragrafo 7.1, siano evidenziati tutti i tratti stradali caratterizzati da significativo aumento dei flussi di traffico previsti e, rispetto a questi tratti, siano articolate le indicazioni di cui tenere conto in fase di progettazione e di relativa VIA.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>prevalente di una sola parte del territorio. Si evidenzia inoltre che, nel caso specifico, non è che il rischio (aumento dell'esposizione) venga semplicemente ridotto in un'area del territorio senza danneggiare altre aree, ma il rischio viene spostato, per così dire, da un'area ad altre aree che già attualmente sono gravate da rilevanti problemi di inquinamento atmosferico e acustico. Si può pertanto affermare che il progetto non è coerente con i principi e le finalità contenute nella definizione di Valutazione di Impatto sulla Salute dell'Organizzazione Mondiale della Sanità: «Una combinazione di procedure, metodi e strumenti con cui è possibile valutare una politica, un programma o piano di sviluppo, circa i possibili effetti sulla salute pubblica e la distribuzione di questi effetti nella popolazione». Così recita la definizione di Gothenburg, una delle numerose definizioni della valutazione di impatto sulla salute (VIS), prodotta da una consultazione di esperti riuniti dall'OMS. Nella definizione dell'OMS si evidenzia come sia fondamentale per la tutela della salute pubblica attenersi ai principi di equità ed evitare che vi siano squilibri nella distribuzione degli effetti negativi e positivi tra le varie fasce di popolazione o tra i diversi territori conseguenti all'applicazione di un determinato progetto, piano o politica.</p> <p>5. Il proponente ha evidenziato solo gli effetti positivi del progetto (diminuzione dell'esposizione), che riguardano il 68,4% della popolazione nel caso dell'analisi di prossimità di 300 m per l'Area Totale, ma non ha riferito in modo corretto ed esaustivo quelli negativi (aumento dell'esposizione), che riguardano il 29,7% della popolazione, 12665 residenti! e non il 20 % della popolazione, come erroneamente riferito dal proponente. Se si guarda ai risultati relativi ai mezzi pesanti, i dati sono ancora più negativi, in quanto l'aumento dell'esposizione post-operam riguarda il 40% della popolazione interessata, pari a 17101 residenti. Se poi si prendono in considerazione i dati di quella parte di popolazione con rischio sanitario più elevato, in quanto esposta post-operam a flussi di traffico di veicoli pesanti maggiore di 2500 veicoli al giorno, si evidenzia che gli effetti negativi del progetto (aumento dell'esposizione) riguardano 11886 residenti (27,78% della popolazione) e superano ampiamente gli effetti positivi del progetto (diminuzione dell'esposizione) che riguardano 6301 residenti (14,78 della popolazione). Gli effetti negativi, in questo caso, sono quasi il doppio di quelli positivi! Se si prendono in considerazione i dati omologhi del comune di Udine, quelli cioè che si riferiscono a quella parte di popolazione con rischio sanitario più elevato, si evidenzia che l'esposizione, e quindi il rischio, diminuisce soltanto in 326 residenti (1,71% della popolazione), mentre aumenta in 8606 residenti (45,19% della popolazione), come dire che nella parte più esposta della popolazione gli effetti negativi del progetto sono 26 volte (8606/326) più consistenti di quelli negativi!</p>	<p>osserva inoltre che in fase di VIA sarà possibile, anche sulla base delle indicazioni specifiche fornite nei documenti di VAS e derivanti anche dai contributi di tutti i soggetti intervenuti, orientare la progettazione definitiva e la relativa valutazione verso una riduzione mirata ed efficace degli impatti.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p> <p>Punto 5. Si osserva che il RA mette in evidenza gli effetti positivi in relazione alle motivazioni di fondo della previsione pianificatoria dell'infrastruttura viabilistica, ma contestualmente mette in luce anche gli effetti negativi e, anzi, sottolinea - in particolare per tali aspetti - la necessità di orientare e focalizzare la progettazione definitiva dell'opera e la relativa VIA, anche in termini di monitoraggio, in modo tale da affrontare e risolvere le criticità. A conferma di un tanto, si ribadisce che l'azione B e l'azione C sono appunto orientate a monitorare in modo attento le criticità suddette e a porre in essere tutte le necessarie azioni per ridurre, mitigare e, ove possibile, eliminare tali criticità. A tale proposito si ritiene utile evidenziare, nell'ambito del RA, ed in particolare nel paragrafo 7.1, tutti i tratti stradali caratterizzati da significativo aumento dei flussi di traffico previsti e, rispetto a questi tratti, articolare le indicazioni di cui tenere conto in fase di progettazione e di relativa VIA.</p> <p>Per leggere correttamente i dati relativi all'ambiente e alla tutela della salute (in particolare quelli contenuti nelle tabelle allegate al modello di prossimità), è opportuno fare una premessa obbligatoria: il modello di prossimità non tiene conto della riduzione di traffico dei mezzi pesanti a livello di viale Venezia, principale via di accesso alla città di Udine. Questo comporta uno squilibrio e una conseguente sottostima dei benefici della realizzazione del II lotto della tangenziale sud di Udine, in quanto nelle analisi non è conteggiata la popolazione residente entro 300mt dall'arco stradale di Viale Venezia. Se si analizzano i risultati per l'area totale a 300mt e i risultati per il solo</p>	<p>Punto 5. In particolare, in fase di VIA, si ricalcoli il modello di stima dei volumi di traffico ante e post operam, valutando anche il contributo della popolazione residente entro 300mt da Viale Venezia.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>6. Manca la valutazione dell'impatto acustico del progetto in esame, e manca anche qualsiasi riferimento ai risultati dei rilievi effettuati dai piani di azione relativi ai territori interessati dal progetto, previsti con cadenza periodica dal Dlgs.194/2005, in relazione ai punti critici da questi individuati e in relazione alla eventuale necessità di procedere con piani di risanamento acustico. In ogni caso, visto che per larghe fasce di popolazione è previsto dall'Analisi di prossimità un aumento dell'esposizione al traffico di mezzi pesanti, e che questo rappresenta il fattore più importante per la determinazione del clima acustico nelle aree adiacenti alle reti viarie, si prevede che i limiti di inquinamento acustico, già attualmente critici nei territori di Pozzuolo del Friuli e di Udine Sud, non potranno che aumentare con la realizzazione dell'opera.</p> <p>7. Non si è tenuto conto del giudizio sostanzialmente negativo espresso dagli stakeholders coinvolti nel procedimento di Vispa.</p>	<p>Comune di Udine, sempre per un'area di rispetto entro 300mt dalla residenza, si riscontra che degli 11886 residenti totali, 8606 sono residenti nel Comune di Udine e, di questi, il 98,8% ha un incremento compreso tra +40 e +349 mezzi pesanti/giorno. 94 residenti del Comune di Udine hanno un incremento compreso tra +880 e +1220 mezzi pesanti/giorno. Solo 9 residenti del Comune di Udine avranno un incremento stimato in +2102 mezzi pesanti/giorno. Non avendo considerato nel modello di prossimità viale Venezia, i risultati sono sbilanciati a sfavore della realizzazione dell'opera, ma questo aspetto deve essere considerato per una corretta valutazione tra benefici e rischi.</p> <p style="text-align: center;">L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p> <p>Punto 6. La stima dell'impatto acustico è strettamente legata alle scelte progettuali che caratterizzano un'opera: nel caso della presente VAS - che riguarda un AdP che localizza un tracciato a livello di pianificazione urbanistica - la valutazione relativa agli aspetti acustici è stata sintetizzata sulla base dell'Allegato 67 alla DGR 1158/2012 relativa allo screening di VIA. Si ribadisce che le valutazioni acustiche più puntuali vanno effettuate sulla base delle specifiche scelte progettuali e dunque in fase di VIA, in quanto la scelta dei materiali, delle soluzioni costruttive e progettuali (asfalti fonoassorbenti, presenza di barriere acustiche, presenza di quinte arboree, ecc.) influenza in modo fondamentale l'effettivo impatto acustico. Si osserva inoltre che nel RA, al paragrafo 7.1.6 è specificamente indicato che tali approfondimenti valutativi dovranno essere sviluppati in fase di VIA, come peraltro confermato anche da ARPA FVG, con una serie di indicazioni metodologiche puntuali, desunte in gran parte proprio dalle consultazioni di scoping, oltre che dagli esiti della procedura di VISPA.</p> <p style="text-align: center;">L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p> <p>Punto 7. Non si concorda con l'affermazione secondo la quale dalla VISPA sarebbe emerso un giudizio sostanzialmente negativo: al contrario, dalla VISPA sono emersi una serie di temi e di criticità di cui tenere conto in fase di progettazione. Di un tanto, infatti, si è dato riscontro nel RA, sistematizzando tali elementi nel paragrafo 7.1 denominato "Considerazioni finali e indicazioni progettuali", finalizzato a fornire ai progettisti una serie di indicazioni alle quali dovranno dare risposta in sede di VIA, al fine di ridurre e/o eliminare gli impatti e di ottenere la massima sostenibilità ambientale del futuro progetto.</p> <p style="text-align: center;">L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>8. Le conclusioni del proponente, a pag. 466 del Rapporto ambientale, appaiono illogiche e non coerenti con i risultati dell'analisi di prossimità: da un' analisi di prossimità che ha preso in considerazione l'esposizione al traffico veicolare di 42631 residenti, e che ha evidenziato effetti positivi e negativi in diverse aree del territorio, e in particolare nell'area di Udine sud per quelli negativi, il proponente conclude che è sufficiente intervenire solo su un punto specifico: fra l'intersezione per la tangenziale sud Il lotto e la SR 353 in prossimità dell'abitato di Zugliano.</p> <p>9. Alla fine, se si escludono i benefici derivanti dal progetto nei territori di Campoformido e Pasion di Prato, non c'è un solo punto positivo tra quelli esaminati. Gli effetti sulle componenti ambientali (consumo di suolo, clima, biodiversità, comparto idrico, agricoltura e paesaggio) sono tutti negativi. L'analisi delle componenti socio-economiche mostra un sostanziale pareggio tra effetti positivi e negativi. Anche l'analisi di prossimità, pur con i limiti sopraccitati, se effettuata a tutto campo, valutando tutte le fasce di popolazione e in particolar modo quelle più esposte, quelle cioè in cui si prevede un'esposizione al traffico di progetto maggiore di 10000 veicoli/giorno o di 2500 veicoli/giorno nel caso dei mezzi pesanti, evidenzia una prevalenza di effetti negativi e una distribuzione degli stessi non equilibrata tra le diverse aree del territorio. A parere dello scrivente è pertanto conveniente abbandonare il progetto e ricercare alternative meno impattanti.</p>	<p>Punto 8. A pagina 466 del RA non si afferma che sia "sufficiente intervenire solo su un punto specifico: fra l'intersezione per la tangenziale sud Il lotto e la SR 353 in prossimità dell'abitato di Zugliano", bensì si evidenzia che in quel punto si ha una "criticità significativa" e dunque pertanto che per quella criticità l'AdP, su richiesta dell'Amministrazione comunale interessata, mette in campo immediatamente una soluzione urbanistica importante. Si ribadisce che le altre criticità saranno oggetto di soluzioni progettuali, valutazioni puntuali in fase di VIA, di specifici monitoraggi e di tutte le conseguenti azioni mitigatorie/compensative che si renderanno necessarie, rispetto alle quali l'Amministrazione regionale ha anche assunto impegni di natura finanziaria.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p> <p>Punto 9. L'osservante continua a parlare di "progetto": ciò è improprio perché la presente VAS interessa la localizzazione del tracciato della tangenziale sud di Udine - Il lotto - negli strumenti urbanistici. La presente VAS non approva alcun progetto. Il progetto sarà sviluppato nel suo livello definitivo e valutato in sede di VIA.. Con riferimento alla valutazione degli effetti dell'AdP, al contrario, sono stati evidenziati numerosi effetti positivi a livello sistemico, a livello sovracomunale e anche a livello locale: fra i vari, a titolo di esempio, si ricordano la fluidificazione del traffico, la riduzione dell'incidentalità, l'aumento della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento atmosferico conseguente al miglioramento della tipologia di traffico.</p> <p>Come chiarito nella precedente deduzione istruttoria n. 5 della presente osservazione, non si rilevano incongruenze.</p> <p>Quanto alle criticità ambientali di rilievo, si ribadisce che la presente VAS ha inteso metterle in evidenza in modo trasparente, consegnando ai soggetti competenti alla progettazione dell'opera indicazioni (cfr. par. 7.1 del RA) mirate proprio alla risoluzione di tali criticità e alla loro valutazione puntuale sia ante operam, sia post operam.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	

Proponente osservazioni	Protocollo e Data di arrivo	N. Progr.
Denys NOVELLO	0012150 TERINF/GEN-A dd 23/01/2019	11

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	<p>Sono espresse alcune problematiche agricole derivanti dall'esecuzione di tale opera. Si verificheranno:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ingente frazionamento di numerosi corpi fondiari a cui conseguirà un incremento dei costi produttivi per le aziende agricole, dovuto alla parcellizzazione dei fondi; - svalutazione del valore dei terreni frazionati, in particolar misura in relazione a quelli 'residui' di minore entità; - probabile anti-economicità nella conduzione dei 'residui' fondiari di frazionamento (si propone la possibilità che anche tali porzioni possano venir assoggettate ad esproprio o che si mettano in pratica operazioni economiche e gestionali per incentivare le permutate); - problemi di viabilità campestre attenuabili solo con la realizzazione di una nuova rete di viabilità agricola che dovrà comprendere la realizzazione di un numero più che adeguato di sottopassi e sovrappassi (si auspica che il dimensionamento di tali opere sia commisurato alla necessità del mondo agricolo in funzione anche di un'ottica temporale che preveda un fisiologico incremento delle dimensioni dei mezzo agricoli); - declassificazione dei fondi non più irrigabili perché non raggiungibili da condutture d'acqua (si ricorda come l'irrigazione sia una operazione fondamentale per la riuscita dei raccolti, sia in termini quantitativi sia qualitativi e, quindi, non solo per la garanzia del reddito degli imprenditori agricoli, ma anche per la tutela della salute dei consumatori. Per risolvere il problema andrebbe prevista la realizzazione di passaggi adeguati al posizionamento delle condotte irrigue che vanno ad asservire i fondi, ossia la previsione dello spazio necessario per il collegamento fra punti di attingimento dell'acqua e i terreni asserviti). 	<p>Si evidenzia che l'osservazione in argomento attiene al progetto e non alle azioni urbanistiche oggetto del AdIP e valutate dal RA.</p> <p>Di tali indicazioni si terrà conto in fase progettuale.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>S'integri il paragrafo 7.1 del RA "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" con l'indicazione che in fase progettuale e di relativa valutazione si tenga conto degli aspetti relativi ad una eventuale svalutazione dei terreni a seguito del frazionamento, valutando la possibilità di minimizzare gli impatti conseguenti anche attraverso un eventuale riordino.</p> <p>In quella sede si dovrà valutare la permeabilità dell'opera per lo svolgimento delle funzioni agricole.</p>
2	<p>Si segnala, inoltre, che l'opera non andrà ad impattare sulle aziende agricole solo con la perdita delle superfici interessate dall'opera stessa, ma andrà a limitare e precludere linee di sviluppo future (per esempio la realizzazione di pivot o ranger che sono sistemi adatti all'irrigazione con risparmio idrico).</p> <p>Non si può mancare di evidenziare che potrebbe apparire come un paradosso il fatto che un'opera così impattante in termini di ambiente, paesaggio e salute possa venir realizzata in una area di rilevante interesse ambientale quale è l'Aria 15 di Pozzuolo. Si auspica che l'Amministrazione Regionale possa valutare ogni possibile alternativa all'opera e che la concertazione con i cittadini e con gli imprenditori agricoli, atta a mitigare insorgenti problemi, sia reale e continuativa.</p>	<p>La questione degli effetti dell'opera sulle aziende agricole in termini di limitazione e di preclusione di linee di sviluppo future (ad esempio sistemi di irrigazione sostenibili) dovrà essere oggetto di valutazione e approfondimento in sede progettuale.</p> <p>Per quanto riguarda le alternative si rimanda alle deduzioni precedenti sullo stesso tema.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p>	<p>S'integri il paragrafo 7.1 del RA "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" con l'indicazione che in fase progettuale e di relativa valutazione si tenga conto dell'eventuale limitazione e preclusione di linee di sviluppo future (ad esempio sistemi di irrigazione sostenibili), con l'obiettivo di contenere e se possibile superare questo eventuale impatto.</p>

Proponente osservazioni	Protocollo e Data di arrivo	N. Progr.
POZZUOLO DEMOCRATICA Massimiliano POZZO, Gabriele BRESSAN, Sonia BEARZI, Julio José BALDINI, Federico BUSATO, Cristina TOSONE	0012155 TERINF/GEN-A dd 23/02/2019	12

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	<p>Procedura</p> <p>Come è stato espresso in diverse occasioni, in particolare nelle Osservazioni alla VAS datate 30 novembre 2017 proposte dagli stessi scriventi come cittadini, si ribadisce la poca chiarezza e linearità della procedura.</p> <p>Giova ricordare alcune fasi. Inizialmente la Regione ritiene che la VAS non sia necessaria poiché un analogo procedimento era già stato fatto per il PRITMML; in un secondo momento viene dato il via alla VAS, senza la premessa iniziale del Rapporto preliminare. Successivamente, anche sulla base delle osservazioni, come si evince anche da quanto dichiarato nella documentazione in esame, la Regione integra la procedura con il Rapporto preliminare deliberato in data 9 marzo 2018 e rinnova la procedura di VAS.</p> <p>Si citano in particolare queste fasi per evidenziare come la procedura, nella sua interezza, abbia avuto diverse tappe poco chiare, non lineari, oltre che estremamente complesse. Si ritiene che questo non abbia favorito trasparenza nei confronti né dei cittadini, né dei soggetti competenti in materia ambientale, né degli amministratori comunali dei comuni interessati, rendendo difficile la conoscenza dell'opera e del suo impatto e la conseguente possibilità di esprimere osservazioni.</p> <p>Lo stesso Rapporto preliminare è parso in diversi tratti confuso, oltre che complesso e di difficile lettura.</p>	<p>Con riferimento all'art. 13, c. 1 del codice dell'ambiente, si evidenzia che nel Rapporto ambientale, al paragrafo 1.5.6 "Fase delle consultazioni preliminari (scoping) del processo di VAS" sono stati illustrati i passaggi salienti delle consultazioni con i soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) e, mediante specifiche matrici, sono state descritte le modalità con cui sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti da parte dei SCMA.</p> <p>Il Rapporto ambientale (RA) risulta rispondente al dettato normativo: a tale proposito, il paragrafo 1.2 presenta una tabella in cui sono evidenziate le corrispondenze fra i punti in cui è articolato l'allegato VI alla parte seconda del d.lgs 152/2006 e i contenuti del RA stesso. Si osserva, inoltre, che la struttura del RA è stata condivisa con i SCMA durante la succitata fase di scoping.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
2	<p>VAS e Accordo di Programma</p> <p>Il processo di Valutazione Ambientale Strategica viene attuato per evidenziare e valutare le possibili criticità strategiche di un programma (insieme di progetti) o di un piano preliminare, al fine di definirne la fattibilità o meno. Ciò premesso porta ad osservare che l'Accordo di Programma in oggetto non prevede punti di controllo e cancelli di uscita nel caso in cui la valutazione delle criticità emerse in fase di VAS sia tale da minare alle fondamenta i presupposti dell'accordo stesso. Si osserva come l'Accordo di Programma non contenga il riferimento all'elenco degli approfondimenti da eseguire in fase di VIA e i livelli attesi in termini di rischio.</p> <p>Si osserva infine come l'Accordo di Programma - nella forma proposta e sottoposta a VAS - non sia approvabile dalle parti se non dopo la fase di VIA.</p>	<p>Il riferimento all'elenco degli approfondimenti da eseguire in fase di VIA è contenuto nel paragrafo 7.1 del RA e non deve essere all'interno dell'AdP il quale analogamente agli altri istituti di procedura negoziata costituisce un atto tra le parti, in questo caso finalizzato alla localizzazione dell'opera e quindi alle Varianti ai PRGC conseguenti le cui azioni sono oggetto di valutazione del RA.</p> <p>L'AdP deve essere approvato prima della VIA poiché ha l'effetto di apportare simultaneamente le variazioni ai PRGC delle 4 amministrazioni comunali interessate, procedura urbanistica la cui conclusione deve anticipare la progettazione definitiva e la procedura di VIA.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA.</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
3	<p align="center">Osservazioni del Gruppo consiliare "Pozzuolo Democratica" al Rapporto preliminare</p> <p>Si chiede quali siano le motivazioni per le quali le osservazioni al Rapporto Preliminare proposte dal Gruppo consiliare "Pozzuolo Democratica" e datate 18 giugno 2018 non siano state prese in esame in quella fase e su quali basi il ricevente ha ritenuto di non trasmetterle al Servizio Valutazioni Ambientali, così come viene dichiarato a pagina 59 del Rapporto Ambientale.</p>	<p>Come chiarito a pag. 59 del RA le osservazioni non sono state trasmesse al Servizio VA poiché il soggetto non è competente in materia ambientale.</p> <p>Nella presente fase di consultazione pubblica vengono considerate e trasmesse al Servizio VA</p> <p align="center">L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
4	<p align="center">VisPa</p> <p>Nel Rapporto ambientale viene citata più volte la VisPA, ma dalla lettura non emerge che siano state prese in considerazione le conclusioni che hanno, tra l'altro, avuto esito negativo come punteggio.</p> <p>Le conclusioni della VisPA non vengono citate, non si menziona se di queste si sia tenuto conto e in quale modo. Nel percorso di Vis appare inoltre "singolare" che gli stessi membri del gruppo coordinatore siano poi coinvolti nel Rapporto preliminare.</p>	<p>A pag. 30 del RA è dichiarato esplicitamente che " <i>le considerazioni e le conclusioni del report finale di VISPA sono recepite dal presente Rapporto Ambientale</i>"</p> <p align="center">L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
5	<p align="center">Rumore</p> <p>Si ripropongono le stesse osservazioni espresse dal Gruppo consiliare Pozzuolo Democratica e non prese in considerazione per il Rapporto Ambientale.</p> <p>Nel Rapporto Ambientale si fa riferimento a diverse misurazioni realizzate nel 2012, rispetto a situazioni "diversificate" sulla SR353. Viene evidenziato come in alcuni punti, ad esempio a Zugliano e Terenzano, ci sia una situazione di sfioramento dei limiti di rumore e si aggiunge " <i>ciò evidenzia la necessità di contenere i nuovi livelli</i>".</p> <p>Non risultano esserci proposte chiare per il contenimento del rumore e dell'inquinamento acustico sia per la situazione ante operam (già monitorata) sia per quella post operam. Su Zugliano, in particolare, andrebbe valutato il declassamento della Strada Regionale come previsto per il centro abitato di Campoformido.</p> <p>Si fa notare che non appare comprensibile come si possa affermare, a pagina 54 del Rapporto Ambientale, che il rumore verrà valutato successivamente.</p> <p>Il dichiarato innalzamento dei volumi di traffico di mezzi pesanti nel territorio di Pozzuolo del Friuli determinerà l'aumento dell'inquinamento acustico. A tal proposito si osserva che non è presente la valutazione dell'impatto acustico e non vengono considerati i dati relativi ai monitoraggi eseguiti con cadenza periodica come previsto dal D.Lg 194/2005.</p>	<p>Il contenimento del rumore post operam è un elemento che potrà essere valutato in maniera più compiuta in fase progettuale, dipendendo evidentemente dalle caratteristiche tecniche e tecnologiche dell'opera stessa e non dalle azioni urbanistiche oggetto del AdIP e valutate dal RA.</p> <p>La declassificazione della SS 13 Pontebbana avviene poiché il completamento del raccordo autostradale sud, consente alla SS 13 di avere funzioni di livello regionale/locale. Attualmente questa strada, proprio per il mancato completamento della tangenziale sud di Udine supplisce alla funzione di raccordo con il sistema autostradale a Udine con gravi conseguenze sulla salute e sul livello di servizio misurato sulla direttrice.</p> <p>Il declassamento della S.R. 353 non è congruente poiché la direttrice servita non ha alternative della medesima funzionalità.</p> <p align="center">L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
6	<p align="center">Soggetti coinvolti nel processo valutativo</p> <p>Si ripropongono le stesse osservazioni del Gruppo Consiliare di Pozzuolo Democratica non prese in considerazione per il Rapporto Ambientale.</p> <p>Tra i soggetti competenti manca l'Azienda per l'Assistenza Sanitaria numero 3, Alto Friuli – Collinare – Medio Friuli, che ha tra i Comuni afferenti quelli di Lestizza e Basiliano.</p>	<p>Si veda la deduzione istruttoria al punto n. 1 dell'osservazione di Stefano Padovani</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>Si osserva che, generando una possibile conflittualità negli interessi, lo studio di prossimità viene eseguito dalla SOC Igiene Pubblica del Dipartimento di Prevenzione della AAS3 che dovrebbe invece valutare il Rapporto preliminare e gli effetti che l'opera genera sui cittadini residenti nei Comuni di Lestizza e Basiliano.</p>		
7	<p align="center">Modello di prossimità</p> <p>Nel Rapporto Ambientale si utilizza il modello di prossimità per la stima dell'esposizione, ma non sono dichiarati i criteri attraverso cui prevedere i flussi di traffico per le diverse arterie ante e post operam, lasciando in questo modo una notevole soggettività nella stima dei flussi di traffico futuri.</p>	<p>A pagina 127 del Rapporto Ambientale si afferma esplicitamente che "L'analisi del traffico e della mobilità e la definizione dello scenario di riferimento "dello Studio Preliminare Ambientale, allegato al progetto preliminare approvato con DGR del 21/06/2012, n. 1158, di cui si riporta interamente il passaggio che argomenta in tal senso".</p> <p>Inoltre, a pagina 129 del Rapporto Ambientale si afferma esplicitamente che: "I concetti sopra espressi sono stati confermati ed aggiornati nello SIA, inoltrato da AVSpA al Servizio LLPP il 11/01/2016, con prot. n. 717/A, di cui si riporta interamente il relativo passaggio, per un opportuno confronto con il precedente".</p> <p>In entrambi i casi vengono illustrate le caratteristiche del modello di simulazione utilizzato, considerato il metodo più classico dell'ingegneria dei trasporti, ovvero un modello di assegnazione che confronta gli scenari ante e post operam.</p> <p align="center">L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA.</p>	
8	<p align="center">Georeferenziazione dei residenti</p> <p>In alcuni paesi (Campoformido e Piasian di Prato) non è stata eseguita la georeferenziazione con il sistema GIS dei residenti. Non si comprende la ratio di tale scelta, che si ritiene vada a inficiare i risultati dello studio di prossimità. È inoltre presente una incongruenza tra i dati relativi ai residenti riportati nel rapporto ambientale (residenti 47.035 nell'area 1 e 90.254 nell'area 2) e quelli presenti nell'analisi di prossimità (residenti 38.489 nell'area 1 e 42.631 nell'area 2).</p>	<p>La georeferenziazione dei residenti è stata completata al 95% nei comuni direttamente interessati dall'opera. per i Comuni di Piasian di Prato e di Pavia di Udine non è stato invece ritenuto opportuno completare la georeferenziazione, in quanto i residenti del Comune di Piasian di Prato hanno un beneficio dalla realizzazione del tracciato e, quindi, la mancata completezza del dato può incidere esclusivamente sui risultati positivi (che vengono quindi sottostimati).</p> <p>Il comune di Pavia di Udine, invece, è solo marginalmente interessato dal tracciato della tangenziale sud – Il lotto, in quanto risente esclusivamente del traffico della SR352 e della SP94 e, marginalmente, dei volumi di traffico presenti sull'Autostrada A23. (Cfr. Analisi Prossimità pag. 9)</p> <p>A titolo di completezza di inserisce nel report "Analisi di prossimità" il dettaglio del grado di copertura della georeferenziazione per la popolazione residente nei Comuni in studio al 01 ottobre 2018. Da quelle tabelle, contestualmente alla tabella con la popolazione residente totale e residente entro 300mt dalla rete stradale in studio, si può concludere che la maggior parte dei Comuni aveva già una percentuale di popolazione georeferita superiore al 95%. Per i comuni di Campoformido e Pozzuolo del Friuli si è ritenuto necessario effettuare una campagna ad hoc per georeferire i residenti mancanti.</p> <p>Per i Comuni di Pavia di Udine e Piasian di Prato, nonostante la percentuale di residenti georeferiti non fosse superiore al 95% si è</p>	<p>Si inserisca nel report "Analisi di prossimità" il dettaglio del grado di copertura della georeferenziazione per la popolazione residente nei Comuni in studio al 01 ottobre 2018.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
		<p>ritenuto non necessaria una campagna ad hoc in quanto i residenti coinvolti nello studio sono minoritari rispetto alla popolazione totale, e quindi il contributo di una nuova campagna di georeferenziazione dei residenti avrebbe dato solo un contributo marginale ai risultati. Per quanto riguarda la corretta lettura dei dati dei residenti dell'area totale si rimanda al punto 4 della deduzione istruttoria dell'osservazione di Padovani</p> <p>L'OSSERVAZIONE E' PARZIALMENTE ACCOLTA</p>	
9	<p>Calcolo della esposizione</p> <p>Le zone residenziali ubicate nell'intersezione tra due fasce omogenee andranno a subire una doppia esposizione. Ad esempio, si può citare il caso dei cittadini residenti tra l'autostrada e la progettata tangenziale. Si osserva che nel Rapporto Ambientale non si tiene conto della doppia esposizione, di quella sovrapposizione di effetti che aumenta i fattori di rischio.</p>	<p>L'analisi di prossimità allegata al RA prende in considerazione l'impatto delle diverse infrastrutture di trasporto sulla singola residenza, non solo della tangenziale o delle infrastruttura ad essa collegate. Dall'Analisi di prossimità pag. 9: <i>"Considerata l'articolazione delle rete stradale delle aree di studio, il modello di prossimità prende a riferimento la residenza del singolo cittadino, analizzando il "peso" delle diverse infrastrutture stradali a distanze crescenti dalla residenza stessa. Per una definizione più possibile realistica dell'impatto sulla salute prodotto dal traffico veicolare che impegna la rete stradale esistente (considerata come somma della rete stradale di primo livello (articolo 5, comma 1, NTA del PRITMML) e della rete stradale supplementare, cioè la viabilità definita dall'insieme delle strade regionali (ex provinciali) e comunali), è stato valutato il contributo dei singoli assi stradali in prossimità delle singole residenze. Non si è quindi associato semplicemente il flusso veicolare corrispondente all'arco stradale più vicino alla residenza ma si è tenuto conto anche dei flussi veicolari degli altri archi stradali, che per medesima distanza o prossimità "pesano" sulla singola residenza in termini di impatto.</i></p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
10	<p>Flussi di traffico – I dati del Rapporto ambientale a 300 metri</p> <p>A Pagina 183 del Rapporto Ambientale vi è l'analisi di prossimità a 300 metri. Da questi dati emerge che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il 5,43%, cioè 2.313 cittadini, ha una riduzione dell'esposizione al traffico, che passerà da un valore superiore a 10.000 veicoli al giorno nella situazione di fatto a un valore inferiore a 10.000 veicoli al giorno nella situazione di progetto. - Il 64,85%, cioè 27.645 cittadini, ha una riduzione di veicoli tra 1 e 10.000 veicoli al giorno; non è dato sapere di quanto, visto che l'intervallo preso in considerazione è molto ampio. - Il 29,7%, cioè 12.659 cittadini, ha un aumento di veicoli tra 1 e 10.000 al giorno. Anche in questo caso non è dato sapere di quanto, visto che l'intervallo preso in considerazione è molto ampio. <p>Inoltre 6 cittadini hanno un aumento di traffico superiore a 10.000 veicoli. Quindi 12.665 cittadini hanno un incremento di traffico con un conseguente aumento dell'esposizione all'inquinamento atmosferico.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Per quanto riguarda i mezzi pesanti, la situazione è: il 39,9%, cioè 17.030 	<p>I dati relativi alla popolazione esposta vanno letti unitamente ai dati dei percentili.</p> <p>Si rimanda alla deduzione istruttoria n.10 punto 3 relativa all'osservazione del sig. Stefano Padovani</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	cittadini, ha un aumento di traffico pesante, con una crescita tra 1 e 2.500 di mezzi pesanti al giorno.		
11	<p>Flussi di traffico – I dati del Rapporto ambientale a 50 metri</p> <p>A pagina 158 e seguenti del Rapporto Ambientale vi è l'analisi di prossimità a 50 metri. Da questi dati emerge che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il 9,4%, cioè 1.263 cittadini, ha una riduzione dell'esposizione al traffico, che passerà da un valore superiore a 10.000 veicoli al giorno nella situazione di fatto a un valore inferiore a 10.000 veicoli al giorno nella situazione di progetto. - Il 72,7%, cioè 9.785 cittadini, ha una riduzione di veicoli tra 1 e 10.000 al giorno. Anche in questo caso non si comprende di quanto, visto che l'intervallo preso in considerazione è molto ampio. - Il 23,8%, cioè 3.201 cittadini, ha un aumento di traffico con un aumento di veicoli tra 1 e 10.000 al giorno. Anche in questo caso non è dato sapere di quanto, visto che l'intervallo preso in considerazione è molto ampio. Quindi, 3201 cittadini hanno un incremento di traffico con un conseguente aumento dell'esposizione all'inquinamento atmosferico. - L'analisi di prossimità di 50 m per i mezzi pesanti evidenzia effetti negativi per un numero di cittadini pari a 4.573 residenti (33,9% della popolazione) l'esposizione al traffico aumenta dalla situazione di fatto a quella di progetto di un valore compreso tra 1 e 2.500 veicoli al giorno. 	<p>I dati relativi alla popolazione esposta vanno letti unitamente ai dati dei percentili.</p> <p>Si rimanda alla deduzione istruttoria n.10 punto 4 relativa all'osservazione del sig. Stefano Padovani</p>	
12	<p>Flussi di traffico – Inquinamento a 50 metri</p> <p>Si ricorda che – si ritiene giustamente – nell'abitato del Comune di Pozzuolo del Friuli il Rapporto ambientale dichiara che <i>"ottiene propriamente al progetto della tangenziale"</i> la fascia di mitigazione di 60 metri (<i>"ancorché richiesta dall'Amministrazione comunale di Pozzuolo del Friuli"</i>).</p> <p>Pare singolare che il Rapporto Ambientale non citi alcun tipo di azione per i 3.201 cittadini residenti entro i 50 metri che avranno un aumento di traffico tra 1 e 10.000 veicoli.</p> <p>Dalla lettura del Rapporto Ambientale si evince che non siano tutelati i cittadini, compresi nella fascia dei 50 metri, che subiranno un aumento di traffico.</p>	<p>I 3201 cittadini che si trovano entro i 50 mt nei quali si produrrà un aumento di traffico nella fascia 1-10.000 TGM, non saranno interessati tutti dal medesimo aumento di TGM, ricadendo in questa fascia anche tutti i residenti che avranno poche centinaia di TGM, quindi aumenti non rilevanti. Per gli altri residenti il monitoraggio post operam potrà indicare misure di mitigazione idonee.</p> <p>La fascia di mitigazione quale elemento progettuale del secondo lotto della tg sud di Udine è stata richiesta dal Comune di Pozzuolo del Friuli in sede negoziale. Si rileva inoltre che solo a Pozzuolo del Friuli su quelle aree si misureranno gli aumenti di traffico significativi e principalmente quelli relativi alla nuova infrastruttura.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
13	<p>Flussi di traffico a Pozzuolo del Friuli</p> <p>Per quanto riguarda Pozzuolo del Friuli risulta di tutta evidenza che per 65 cittadini (pagina 280 del Rapporto Ambientale) vi sarà un aumento maggiore di 2.500 mezzi pesanti al giorno. Gli stessi cittadini, secondo la tabella presente nella stessa pagina, sono ad oggi già interessati da volumi di traffico pesante superiori ai 2.500 mezzi pesanti, per cui si può concludere che i 65 residenti a Pozzuolo subiranno, post operam, un carico di mezzi pesanti superiore ai 5.000 mezzi al giorno. Pertanto, in base a quanto riportato a pagina 183 del Rapporto Ambientale, questi 65 cittadini</p>	<p>L'osservazione si riferisce alla tabella relativa alla valutazione dell'aumento della percentuale di pesanti nella fascia di esposizione entro i 300 mt (pag. 280 del RA).</p> <p>La medesima tabella evidenzia come ci siano 4.197 residenti, pari al 71,61% della popolazione, che vede diminuito il TGM con un delta compreso tra 2500 - 1. Per quanto riguarda la popolazione esposta nella fascia di 300 mt. quella di Pozzuolo d.F. con 61 residenti rappresenta circa il 90% di quella che sarà sottoposta ad un aumento superiore ai 2500 vec pesanti/g.</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>di Pozzuolo rappresentano il 91,59% dei 71 residenti interessati dall'opera per i quali il traffico di mezzi pesanti aumenta di ulteriori 2.500 unità (dati previsti a 300 metri e relativi ai mezzi pesanti).</p> <p>Considerati i flussi di traffico superiori ai 10.000 veicoli (pagina 273 del Rapporto Ambientale) vi saranno 257 cittadini di Pozzuolo (pari all' 11,3%) che subiranno un incremento tra 1 e 10.000 veicoli al giorno a fronte di 110 cittadini (pari al 4,9%) che subiranno una riduzione tra 1 e 10.000 veicoli al giorno.</p>	<p>Si richiama quanto già esposto nella deduzione istruttoria all'osservazione 9 sulla sovrapposizione di altre infrastrutture per le fasce di esposizione a 300 metri. E' evidente cioè, che quando si determina un aumento della percentuale della popolazione esposta all'aumento del traffico, si considerino anche le altre infrastrutture presenti.</p> <p>La tabella alla pag. 273 del RA cui si riferisce la seconda parte dell'osservazione è invece riferita alla fascia di esposizione di 50 mt al traffico complessivo a Pozzuolo del friuli. Subiranno un incremento compreso tra 1 e 10.000 veq/g 257 residenti (pari all'11,3%) attualmente esposti a un traffico superiore ai 10.000 veq/g, e 89 residenti (pari al 3,9%) attualmente esposti a un traffico inferiore ai 10.000 veq/g,</p> <p>La medesima tabella evidenzia che avranno un decremento compreso tra 1 e 10.000 veq/g 1788 residenti (pari all'78,8%) attualmente esposti a un traffico inferiore ai 10.000 veq/g, e 110 residenti (pari al 4,9%) attualmente esposti a un traffico superiore ai 10.000 veq/g</p> <p>Per quanto riguarda l'aumento effettivo, si rileva dalla tabella che mostra l'articolazione dei percentili dei delta positivi che il 95% di detti residenti subirà un incremento di 1.279 veq/g, mentre per i valori in diminuzione il 95% della popolazione avrà una diminuzione di 5767 veq/g.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
14	<p>Flussi di traffico e intersezione con SR353</p> <p>Si osserva come sia a pagina 136 del Rapporto Ambientale che nei documenti richiamati a nostra disposizione, non vi sia un'oggettiva e chiara evidenza della provenienza, dei metodi di raccolta e della significatività dei dati di partenza utilizzati nel modello.</p> <p>Si osserva che la mappa con i nodi del modello a pagina 151 del Rapporto Ambientale sia poco chiara soprattutto nella zona dell'intersezione dell'opera con la SR353 rendendo di fatto incomprensibile quanto tabellato di seguito.</p> <p>Si evidenzia come il Rapporto Ambientale sia mancante di un'adeguata analisi degli effetti dell'opera a livello dell'intersezione con la SR353 ritenuta in tutti i documenti valutativi come altamente critica.</p> <p>Si sottolinea che la strada SR 353, con volumi di traffico già paragonabile alla SS13 (<i>"questa arteria si situa su livelli di carico di poco inferiori a quelli della Pontebbana. (...) e "che la sezione è mediamente più limitata di quella della Pontebbana e ciò anche nei tratti extra urbani, lungo i quali la banchina è praticamente assente"</i>), pagina 131 del Rapporto Ambientale, è destinata a un aumento di traffico che non solo appesantirà il traffico medio giornaliero, ma soprattutto aggraverà una criticità già presente cioè la saturazione della SR353 nelle ore di punta.</p> <p>Si osserva come non sia chiaro nel Rapporto Ambientale l'effetto del nodo</p>	<p>La scala a cui viene effettuata l'analisi è coerente con la procedura di VAS. Inoltre l'analisi evidenzia le criticità anche sulla SR 353, che sarà oggetto di approfondimenti in sede di VIA.</p> <p>Si rimanda alla deduzione istruttoria n. 3 relativa all'osservazione del sig. Stefano Padovani.</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	intersezione (rotonda + immissione su tangenziale a una corsia per senso di marcia trafficata + eventuali azioni mitigative a Zugliano) sulla situazione del traffico in relazione alla SR353 a sud del nodo stesso, con particolare riguardo alle code già presenti da tempo nelle ore di punta.		
15	<p align="center">Monitoraggio dei flussi di traffico</p> <p>Si osserva come l'affermazione "l'AdP prevede anche uno specifico monitoraggio "puntuale" dei flussi di traffico sulla rete stradale regionale di primo e di secondo livello interessata dalla realizzazione dell'opera, sia ante operam, sia in fase di esercizio dell'opera stessa, come indicato all'articolo 9, c.1, lettera b) dell'Accordo di Programma" (Sintesi non Tecnica del Rapporto Ambientale pagina 45) non trovi un altrettanto preciso riscontro proprio all'articolo dell'Accordo richiamato.</p>	<p>L'art. 9 comma 1 lettera b) dell'AdP "realizzare un monitoraggio dei flussi di traffico presente sulla rete stradale regionale interessata dalla realizzazione dell'opera, sia antecedente che seguente l'entrata in esercizio dell'opera stessa, al fine d'individuare eventuali ulteriori azioni e misure di mitigazione nel caso di criticità legate alle variazioni di traffico"</p> <p align="center">L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
16	<p align="center">Clima</p> <p>Nel Rapporto ambientale si dichiara che il clima non subisce influenza. Si ritiene che questo non possa essere corretto, in quanto si andrà a ridurre, per l'effetto della cementificazione, la quantità di suolo in grado di sequestrare anidride carbonica.</p>	<p>Clima. L'osservazione in argomento attiene il progetto e non le azioni urbanistiche oggetto del AdiP, valutate dal RA. La realizzazione di una nuova strada contribuisce in modo estremamente limitato al riscaldamento climatico e, in generale, alle variazioni del clima (se non in termini puntuali di microclima, ma non è questo il caso). Poiché l'opera in oggetto è una strada che non produce nuovo traffico, bensì consente lo spostamento e la fluidificazione di porzioni di traffico pesante da strade congestionate ad ambiti più adatti ad accogliere tali traffici, si ritiene che l'AdP non abbia effetti significativi sul clima.</p> <p align="center">L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
17	<p align="center">Incongruenze e mancanze</p> <ul style="list-style-type: none"> - A Pagina 182 del Rapporto Ambientale i grafici non riportano il numero degli abitanti. - Nel Rapporto Ambientale manca l'analisi di prossimità di 50 metri per l'intera area quale somma dell'area 1 e 2 riferita ai mezzi pesanti. - A pagina 30 della Sintesi non Tecnica del Rapporto Ambientale si fa riferimento ad alcune mappe ritenute molto importanti, ma di cui non si trova successivamente traccia. 	<p>I grafici rappresentano solo la distribuzione percentuale. Le aree 1 e 2 non si devono sommare.</p> <p>Le mappe che non sono riportate a pag. 30 del documento di Sintesi non tecnica del Rapporto ambientale sono invece riportate da pag. 162 a pag. 167 del RA. Si ritiene opportuno integrare il documento sintesi con le mappe di cui all'oggetto per completezza dell'informazione.</p> <p align="center">L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p>	<p align="center">Si integri a pagina 30 il documento di Sintesi non tecnica del Rapporto ambientale con le mappe riportate da pag. 162 a pag. 167 del RA.</p>
18	<p align="center">Modello di prossimità: stato di progetto</p> <p>A pagina 464 in merito al Comune di Pozzuolo del Friuli, il Rapporto Ambientale dichiara che "il Comune di Pozzuolo del Friuli avrà un beneficio complessivo in termini di esposizione ai nuovi volumi di traffico". Non si comprende da dove si sia potuta trarre questa affermazione, visto che nel Rapporto Ambientale non ci sono dati a supporto di questo e che, tra l'altro, nelle conclusioni del Rapporto Ambientale si fa riferimento proprio a Pozzuolo del Friuli per indicare quella che è ritenuta l'unica criticità.</p>	<p>Si ripetono qui le deduzioni istruttorie dell'osservazione 13 e dalla lettura dei dati dell'esposizione al traffico dei residenti la conclusione è coerente.</p> <p>La criticità evidenziata riguarda l'esposizione lungo la SR 353, già evidenziata nelle medesime tabelle per l'esposizione a 50 mt e 100 mt dove circa 15% di residenti si trova a subire un aumento del traffico.</p> <p>Complessivamente c'è una diminuzione dell'esposizione, puntualmente, come evidenziato dalle mappe a pag. 166 del RA sull'esposizione per la fascia a 300 mt ai mezzi pesanti.</p> <p align="center">L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA.</p>	
19	<p align="center">Conclusioni del Rapporto ambientale</p>	<p>Le conclusioni del Rapporto Ambientale commentano e traggono</p>	<p>Si corregga il paragrafo 4.6.1 con riferimento al risultato</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>Si ritiene che la conclusione del Rapporto Ambientale, pagina 466 e seguenti, sia a tratti sommaria, con delle considerazioni non tecniche che ridimensionano le criticità dell'opera.</p> <p>I dati numerici citati sono pochi, solo relativi ai 300 metri; si dice: <i>"ciò comporterà un miglioramento nella esposizione nella maggior parte della popolazione, mentre si avrà un peggioramento in una quota minoritaria"</i>.</p> <p>Si ritiene che questa quantificazione (<i>maggior, minoritaria</i>) non sia una considerazione tecnica, ma più una valutazione "politica" che attiene ad altri soggetti.</p> <p>Successivamente il rapporto ambientale dichiara <i>"solo il 20% della popolazione totale avrà un incremento dei volumi di traffico complessivi inferiore a 10.000 veicoli totali/giorno"</i>. Si tratta di un errore, probabilmente legato al fatto che si raffrontano celle delle tabelle diverse e non corrispondenti. Laddove c'è una riduzione per il 64,85% circa della popolazione, c'è un aumento per il 29,7%, ossia per oltre 12.659 persone (pagina 183 del Rapporto Ambientale).</p> <p>Si ritiene poi non logico come conclusione, che da un quadro "generale" si concluda con un passaggio "particolare" laddove si dice che <i>"l'unica criticità significativa"</i> sia nell'abitato di Zugliano.</p> <p>Si ritiene che in queste conclusioni non ci sia la dovuta trasparenza nell'evidenziare i reali benefici e le reali criticità di questa opera. Giudicare poi <i>"minoritario"</i> il 29,7%, cioè 12.659 cittadini, non appare un commento pertinente, tecnico.</p> <p>Ancora più delicata la fascia dei 50 metri, non citata nelle conclusioni del Rapporto Ambientale: 3.201 cittadini subiranno un aumento di traffico, cioè il 23,8% della popolazione totale. Si tratta di una parte di cittadini che ora ha un livello di inquinamento nettamente inferiore rispetto a quello che avrà con l'opera.</p>	<p>conclusioni dai risultati esposti in termini tabellari e statistici nel RA stesso. Pertanto confrontando le percentuali della popolazione che vede aumentare l'esposizione ai flussi di traffico con quella che avrà una diminuzione, la quota è minoritaria, poiché è pari a circa il 30% nell'area complessiva a fronte 64,8% che avrà una diminuzione.</p> <p>Si ritiene di porre l'attenzione sul risultato per la fascia di esposizione di 300 mt. in quanto più cautelativa.</p> <p>Il riferimento al 20% è un errore poiché in effetti è nell'area ristretta che la percentuale di popolazione che vede aumentare i flussi di traffico alla quale viene esposta è pari a questa percentuale fino ai 150 mt, per salire a circa 25% nella fascia di 300 mt.</p> <p>Per quanto riguarda la fascia di 50 mt. dell'area complessiva la percentuale che subisce un aumento è pari al 23,8% della popolazione totale, minoritaria rispetto al 72,7% che vedrà diminuire il traffico.</p> <p>La distribuzione dei percentili degli aumenti e delle diminuzioni di traffico evidenzia inoltre che il 95% della popolazione esposta all'aumento di traffico sarà esposta ad un aumento di 1887 veq/g, mentre il 95% della popolazione che avrà una diminuzione del 5342 veq/g. Questo risultato dimostra che gli effetti positivi sono ancora maggiori rispetto a quello indicato dalla mera percentuale di esposti.</p> <p>Si evidenzia che la valutazione complessivamente positiva degli effetti dell'AdP e cioè della localizzazione dell'opera, non è incoerente con la segnalazione dell'unica criticità a Pozzuolo del Friuli nell'area d'intersezione tra la SR 353 e il previsto completamento del raccordo autostradale. La fascia di mitigazione e di esproprio richiesta dal Comune di Pozzuolo del Friuli appare quindi coerente e congruente con quanto emerso dall'analisi di prossimità.</p> <p>Le stesse conclusioni inoltre danno indicazioni alla successiva fase di attuazione, quella progettuale, sulle misure da adottare, anche in termini di organizzazione del traffico, moderazione della velocità, limitazione al traffico dei mezzi pesanti etc.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p>	<p>per la fascia di esposizione di 300 mt. Il riferimento al 20% è un errore poiché in effetti è nell'area ristretta che la percentuale di popolazione che vede aumentare i flussi di traffico alla quale viene esposta è pari a questa percentuale fino ai 150 mt, per salire a circa 25% nella fascia di 300 mt.</p>
20	<p>Alternative e alternativa zero</p> <p>Si ritiene che la procedura non abbia una parte fondamentale: un approfondimento puntuale e completo delle possibili alternative o dell'alternativa zero per verificare quale sia veramente l'alternativa progettuale migliore tenendo conto di costi, impatto ambientale, di salute, e di benefici.</p> <p>Si ritiene non approfondito quanto espresso nelle pagine 355 e seguenti del Rapporto Ambientale, con degli errori come ad esempio l'aver sommato diverse alternative proposte con conseguente stima errata di lunghezza dell'alternativa stessa.</p> <p>I dati del Rapporto Ambientale mostrano che questa opera non risolve il problema del traffico sulle arterie esistenti, ma lo trasferisce peggiorando le</p>	<p>Dal punto di vista dell'organizzazione e della gerarchizzazione delle reti stradali, la localizzazione dell'opera in oggetto, individuata dal progetto preliminare approvato con DGR 1158/12, completa il quadrante sud - ovest della rete stradale di I livello regionale, così come previsto dal PRITMML. A livello regionale, quindi, il completamento della rete suddetta (rappresentato nel grafo stradale di riferimento attraverso l'inserimento dell'ultimo arco mancante) garantisce il collegamento tra quest'ultima e il sistema autostradale che attraversa Udine sud, nonché la continuità con l'asse stradale est - ovest che attraversa il Medio Friuli (direttrice Gorizia - Udine - Pordenone), formato dalla SR 56 "di Gorizia" e dalla SS 13. L'attuale "incompletezza" della rete continua a produrre effetti negativi: le</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>condizioni di un cittadino su tre interessato.</p> <p>Si cita, per quanto riguarda la situazione esistente delle arterie, quanto riportato nel Rapporto Ambientale a pagina 131: <i>"Facendo riferimento ai dati regionali 2005, lungo il tratto della SR353 di interesse (a Terenzano), il TGM è risultato dell'ordine dei 15.100 veic./giorno, cui corrispondono 16.350 veic./h). La percentuale di mezzi pesanti si situa attorno all'8-9% nei mesi invernali e scende di un punto percentuale in quelli estivi. Attualmente, in base ai rilievi eseguiti nel corso del presente aggiornamento, questi valori si sono leggermente ridotti (si vedano le allegate tabelle di calcolo della TGM), ma, ciò nondimeno, questa arteria si situa su livelli di poco inferiori a quelli della Pontebbana"</i></p> <p>Un tanto per evidenziare come una arteria come la SR 353 già oggi, con larghezza inferiore alla Pontebbana, porti un volume di traffico notevole di poco inferiore a quello della Pontebbana; si fatica a comprendere come possa supportare una ulteriore futura crescita di traffico di veicoli e mezzi pesanti.</p> <p>Anche questo elemento non si ritiene sia stato approfondito per un confronto tecnico delle possibili alternative.</p>	<p>funzioni che questa nuova viabilità assolverà sono ancora supplite in via preponderante dalla SS 13 che, nel tratto compreso tra Udine e Campoformido, presenta un livello di servizio D, superiore a quello previsto dal PRITMML e comunque inadeguato in termini di qualità e sicurezza del deflusso veicolare, con conseguenti problemi di congestione nelle ore di punta in ingresso e uscita da Udine a Pasian di Prato e puntuali effetti di congestione anche a Campoformido. Una parte del traffico di attraversamento dell'area si distribuisce lungo altre direttrici regionali, come la SR 252 e, a nord, la SR 464, strade già impegnate da importanti flussi di traffico. Una quota del traffico di attraversamento attraibile sulla nuova infrastruttura è quello che attualmente si disperde su itinerari alternativi nell'ora di punta, impegnando anche diverse strade provinciali, come la SP 10 "del Medio Friuli" e la SP 89 "di Basaldella". Date le condizioni attuali sopra evidenziate, la soluzione che risolve le criticità descritte è proprio quella della chiusura della "maglia stradale" del quadrante sud - ovest del territorio regionale tramite la realizzazione dell'opera in oggetto.</p> <p>Tale soluzione ha una duplice ricaduta positiva:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da un lato riduce i flussi negli ambiti locali, diminuendo rumore e inquinamento atmosferico; - dall'altro diversifica i flussi ("flussi di attraversamento", caratterizzati da percentuali rilevanti di mezzi pesanti in transito, superiori al 10% nell'ora di punta che dal sistema autostradale sono destinati a est - nord - est e viceversa e "flussi locali", caratterizzati da traffico in movimento dalle conurbazioni udinesi di Pasian di Prato e Campoformido verso Basiliano e viceversa) con il miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale. Viepiù che le politiche regionali per la messa in sicurezza della rete stradale hanno attuato negli anni un sistema di interventi all'interno del quadrante est - ovest, anche di carattere locale (i.e., sistemazione a rotatoria delle intersezioni, riqualificazioni di tratti urbani), di cui la tangenziale sud costituisce l'elemento di completamento. Infine, il trasferimento dei flussi pesanti e leggeri garantirà un più elevato livello di sicurezza in considerazione delle caratteristiche della nuova infrastruttura (sezione C1, svincoli a livelli sfalsati, ecc...) con conseguente possibile riqualificazione della SS 13, sia nei centri abitati attraverso la realizzazione di "zone 30" e di servizi alle utenze deboli, sia nei tratti extraurbani lungo i quali la riorganizzazione della circolazione consentirà di inserire reti ciclabili e ciclopedonali. Nel paragrafo 3.4 del RA vengono illustrate le alternative di progetto, ovvero l'alternativa "zero" (il mantenimento dello stato attuale) e l'alternativa "uno" (ovvero un tracciato caratterizzato dall'allargamento in sede della SS 13 nei tratti extraurbani e con varianti agli abitati; alternativa 2 corrispondente all'attuazione dell'AdP con una subarticolazione a Pozzuolo del Friuli. 	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
		<p>Quest'ultima descrive la "variazione puntuale" di tracciato in corrispondenza dell'intersezione con la SR 353 che deriva dall'apposizione del vincolo monumentale sul complesso costituito dall'immobile denominato "Palazzo Savorgnan – oro (ora Job)" e dalla "proprietà agricola retrostante" e ubicato nel Comune di Pozzuolo del Friuli, nella frazione di Zugliano in data 28/04/98, riconosciuto di particolare interesse storico – artistico (ex L. 1089/39).</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	

Proponente osservazioni	Protocollo e Data di arrivo	N. Progr.
Umberto BASSI	0012163/TERINF/GEN-A dd 2402/2019	13

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	<p>Preso visione del progetto preliminare della Tangenziale Sud UD - Il Lotto ed in particolare la sezione riguardante l'intersezione con la strada provinciale 61 ora S.R. UD 61, segnala l'abuso di acquisizione di terreno agricolo in generale e pregiato in particolare al foglio 42 mappali 130 e 131 del comune di Basiliano (seminativi di prima con in atto colture orticole) per la realizzazione di un'area di compensazione ambientale e recupero idrico n.2. Preso atto che non c'è pervenuta alcuna risposta alla nostra precedente comunicazione datata 3/12/2017 inviata a mezzo PEC all'indirizzo territorioPcertregionefvg.it e che nella riunione indetta dal comune di Lestizza in data 18/02/2019, i tecnici presenti hanno affermato che i terreni suddetti sono considerati marginali e che tale sito verrà utilizzato come cava di ghiaia per l'esecuzione dell'opera.</p> <p>Si ribadisce che i terreni in oggetto sono seminativi di prima e destinati da oltre 10 anni a colture orticole di pregio in pieno campo. Inoltre sono tra i più grandi in zona e sono gli unici che permettono un corretto utilizzo per la coltivazione di orticole visto l'accesso nord sud e viceversa</p>	<p>Premesso che l'osservazione in argomento attiene al progetto e non alle azioni urbanistiche oggetto del AdiP e valutate dal RA, la proposta verrà presa in considerazione per la successiva fase di VIA. Si integri il RA con un paragrafo nel quale siano fornite indicazioni di riferimento di cui tenere conto in fase di progettazione definitiva e di relativa VIA.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>S'integri il paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" del RA con le indicazioni di riferimento di cui tenere conto in fase di progettazione definitiva e di relativa VIA, evidenziando che il pregio dei terreni verrà riconosciuto in sede di acquisizione.</p>
2	<p>Tale osservazione è intesa a favorire la salvaguardia del territorio agricolo coltivato nel rispetto delle direttive europee, nazionali, regionali e locali. In particolare il tracciato prevede la realizzazione in comune di Basiliano, all'intersezione con la strada provinciale 61 ora strada regionale UD 61 "Bertiolese", nei terreni sopraccitati di un'area di compensazione ambientale e recupero idrico (n.2) tale da depauperare il terreno (ha 2.70) oggetto di coltivazioni orticole pregiate. Inoltre i tecnici presenti alla riunione pubblica hanno dichiarato che tali terreni saranno utilizzati come cava.</p> <p>Si segnala, inoltre, a meno di 500 metri in direzione ovest, a fianco della provinciale 61 ora S.R. UD 61, la presenza dell'ex cava "Travanut", a suo tempo utilizzata per la costruzione della suddetta provinciale e attualmente abbandonata. Tale appezzamento può essere collegato con tubi interrati per il recupero delle acque di cui sopra vista la favorevole pendenza dei terreni. Tale operazione eviterebbe la sottrazione di territorio agricolo e il recupero di aree dismesse e mai bonificate.</p>	<p>Premesso che l'osservazione in argomento attiene al progetto e non alle azioni urbanistiche oggetto del AdiP e valutate dal RA, si ricorda che le acque di prima pioggia non possono essere disperse direttamente nel terreno, ma vanno trattate con sistemi di dissabbiamento e disoleazione prima di essere recapitate in luoghi ritenuti idonei dai progettisti in relazione al contesto idraulico in cui si inserisce l'opera.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	

Proponente osservazioni	Protocollo e Data di arrivo	N. Progr.
Carlo Alberto BELTRAMI, Francesco CASARELLA, Marco CHIAVON, Rolando DELLA VEDOVA, Pierluigi GHIRALDINI, Francesco GORI, Bruno REPEZZA Comitato per la Difesa del Territorio (CDT) di Pozzuolo	0012167/TERINF/GEN-A dd 23/02/2019	15

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	<p>Manca uno studio per l'alternativa piu' economica, piu'efficace e meno impattante la scelta del tracciato della nuova strada, denominata Tangenziale Sud di Udine – Il Lotto, non e' sufficientemente motivata. Il Rapporto Ambientale (allegato 7 alla DGR 21-12-2018 n.2458) non esamina con metodo tecnico-scientifico le alternative possibili e tra esse quella costituita dai seguenti interventi, che realizzerebbe ugualmente, se non più, gli obiettivi del PRITMML con maggiori economie di spesa e di territorio:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Circonvallazione a Sud di Basagliapenta per ca. 2.000m (circa la metà di questa è già parte del tracciato del progetto Tangenziale Sud di Udine - Il Lotto) 2. Riqualficazione in sede della Pontebbana per ca. 5.000m fra Basagliapenta-Est e Campoformido-Ovest (con possibile introduzione di un cavalcavia (tipo <i>olandese</i>) in corrispondenza della nuova rotonda all'intersezione di Basiliano) 3. Circonvallazione a Sud di Campoformido per ca. 3.200m (oltre 1/3 di questa è già compresa nel progetto Tangenziale Sud di Udine - Il Lotto; l'intero tracciato è da anni inserito nelle previsioni del PRGC di Campoformido) 4. Riqualficazione in sede della Pontebbana per ca. 2.000m fra Campoformido-Ovest e la nuova rotonda di Pasiàn di Prato 5. Bretella di Pasiàn di Prato per ca. 2.000m (è in corso lo studio di fattibilità da parte del Comune) che completa il collegamento fra la Pontebbana e la Tangenziale Ovest a Nord di Pasiàn di Prato 6. Collegamento fra SR 353 e casello di Udine-Sud, per ca. 1.300m, a Terenzano. <p>La mancanza di uno studio tecnico-scientifico completo e approfondito delle alternative possibili: più economiche, più efficaci e meno impattanti, rispetto alla scelta di tracciato proposto dagli AdP con i quattro comuni interessati, era stata l'oggetto principale delle osservazioni del 3 dicembre 2017, di questo Comitato per la Difesa del Territorio, osservazioni prodotte in occasione della prima procedura di VAS.</p> <p>Il Rapporto Ambientale presenta un'unica ipotesi di alternativa radicale (<i>Alternativa 1</i> - pag. 364) dedicandole meno di una pagina (sulle 514 di cui è costituito) e nessun grafico.</p>	<p>L'alternativa 1 è stata inserita e descritta nel RA poiché indicata dalle osservazioni pervenute al RA di cui alla DGR 1807/2017.</p> <p>Il par. 3.4.4 evidenzia che non si tratta di un'alternativa poiché non svolge le medesime funzioni della tangenziale sud che, dopo la diramazione dalla S.S. 13, ha una piattaforma di tipo C1 e svincola a livelli sfalsati con la rete ordinaria nei punti d'intersezione con le direttrici principali (UDSR 10, UDSR89, UDSR353) fino al punto di arrivo in corrispondenza del quadrifoglio autostradale di Udine sud dove inizia il primo lotto.</p> <p>Il RA evidenzia inoltre che, a fronte di funzioni di livello inferiore e incoerenti con le previsioni del PRITMML, il costo dell'infrastruttura non sarebbe inferiore.</p> <p>La valutazione ambientale a pag. 309 mette a confronto le alternative dal punto di vista degli impatti sui fattori ambientali e indica un maggiore impatto sui fattori considerati.</p> <p>In generale la mancata gerarchizzazione della rete stradale genera promiscuità nell'utilizzo dell'infrastruttura originata dalla sovrapposizione di funzioni, con effetti negativi in termini di qualità del servizio, sicurezza della circolazione e qualità della vita.</p> <p>In ogni caso si ritiene di poter estendere l'analisi dei flussi di traffico e l'analisi di prossimità anche al tracciato proposto, denominato "Alternativa 1" in sede di VIA, provvedendo al rispettivo confronto.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p>	<p>S'integri il par. 7.1 del RA con l'indicazione che in fase di VIA venga estesa l'analisi dei flussi di traffico e di prossimità al tracciato proposto denominato "Alternativa 1" provvedendo al rispettivo confronto.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>L'Alternativa 1 viene descritta mischiando le alternative proposte a suo tempo dal CDT (l'aggiramento degli abitati di Basagliapenta e di Campoformido) con altre presentate da altri osservanti, ma dimenticando un intervento, attualissimo e già in fase di studio di fattibilità, recentemente approvato e finanziato da parte del Comune di Pasion di Prato; quest'ultimo impatterà fortemente sui flussi di traffico della Pontebbana e del territorio nei comuni di Pasion di Prato e di Udine-occidentale e potrebbe ridurre in modo significativo la supposta utilità di gran parte del progetto a cui è finalizzato l'AdP. Alle pagg. 371 e 372 il Rapporto Ambientale procede sbrigativamente a scartare l'Alternativa 1 considerandola meno efficace nell'allontanare il traffico dai centri di Basagliapenta e Campoformido ed egualmente impattante per consumo di suolo (!)</p> <p>Ma com'è possibile che la definizione di un tracciato di oltre 13km, ex-novo in terreni agricoli di elevatissimo valore agronomico, economico e paesaggistico non sia preceduto da uno studio qualificato che esamini le varie proposte alternative possibili? Perché non mettere in cartografia queste ipotesi prodotte spesso spontaneamente e insistentemente negli ultimi 40 anni da amministratori e cittadini, perché non sottoporle semplicemente a studio di fattibilità? E soprattutto com'è possibile che vengano trascurati a priori i progetti attualmente in itinere come quello della bretella di Pasion di Prato? E' mai possibile che non si vogliano considerare PRIMA le soluzioni tecniche che costano LA META'?</p>		
2	<p>MANCA LA COMPETENZA DELLA REGIONE SU PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DI QUESTA STRADA STATALE</p> <p>Nell'AdP è richiamata la delibera della Giunta regionale n. 418/2009 come atto fondamentale; con questa delibera la Regione FVG ha dichiarato la competenza sull'opera e di conseguenza la Spa FVG Strade quale stazione appaltante. Appare opportuno ricordare che il dispositivo di tale delibera è fondato sulle seguenti motivazioni, mai avveratesi:</p> <p><i>..visto l'atto aggiuntivo dell'1 agosto 2008....tra il Governo e la Regione FVGle parti si impegnano ad avviare il procedimento di revisione del decreto legislativo 111/2004 con l'obiettivo di trasferire in proprietà alla Regione le strade di cui all'allegato sub B)</i></p> <p><i>...considerato che il primo lotto della Tangenziale sud di Udine risulta compreso nella suddetta tabella b) ...per coerenza e logica debba considerarsi anche il secondo lotto facente parte della medesima tabella...</i></p> <p>Dopo 10 anni dalla delibera 418 non vi è traccia di modifiche al decreto 111/2004 e pertanto sarebbe opportuno che la Regione FVG rispettasse, non solo per motivi di forma ma soprattutto di sostanza, le disposizioni previste dallo stesso decreto in merito alla progettazione e alla realizzazione delle strade ricadenti nella tabella B) ovvero delle strade, come la Tangenziale sud di Udine, di proprietà statale a gestione regionale.</p>	<p>Si evidenzia che l'opera è stata inserita nell'XI Allegato Infrastrutture pubblicato sulla gazzetta Ufficiale n. 3 del 5 gennaio 2015 come intervento di completamento al Piano Interventi strategici (PIS) con l'indicazione che l'ente aggiudicatore è Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A.</p> <p>Pertanto la realizzazione dell'opera è di competenza regionale.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
3	<p>1. CONCLUSIONE. L'AdP per la realizzazione della TANGENZIALE SUD DI UDINE – Il LOTTO - su sedime totalmente nuovo, riportata in cartografia negli elaborati dei quattro comuni interessati ed in particolare in quelli del comune di Pozzuolo: <Allegato1> con le indicazioni grafiche individuabili sotto la voce: "Tangenziale Sud di Udine ...", NON E' SUFFICIENTEMENTE MOTIVATO; manca uno studio approfondito di tutte le possibili alternative a partire dalle più economiche, meno invasive, meno distruttive del territorio agricolo, quelle più semplici ed efficaci nell'estrarre dai centri urbani il traffico di attraversamento; manca la necessaria indicazione di QUANDO e CHI, sul piano tecnico, abbia definito e studiato la c.d. <i>Alternativa 1</i> presentata sbrigativamente a pag. 364 del Rapporto Ambientale e altrettanto sbrigativamente scartata alle pagg. 371 e 372, manca qualsiasi accenno alla c.d. Bretella di Pasiàn di Prato già approvata in linea di massima dalla Regione e attualmente in fase di Studio di Fattibilità.</p>	<p>Si rimanda alla deduzione istruttoria precedente, mentre per quanto attiene alla cd. Bretella di Pasiàn di Prato, si precisa che la realizzazione della tangenziale sud di Udine è il completamento del raccordo autostradale a sud di Udine e perfeziona la connessione tra la rete ordinaria e il sistema autostradale in una zona nevralgica della rete regionale. L'effetto di scaricare la S.S. 13 "Pontebbana" è un effetto indiretto, svolgendo quest'ultima un ruolo di <i>supplenza</i> proprio in mancanza del completamento tangenziale suddetto.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	

Proponente osservazioni	Protocollo e Data di arrivo	N. Progr.
Gruppo consiliare MOVIMENTO 5 STELLE, consigliere Cristian SERGO	0013600/TERINF/GEN-A DEL 01/03/2019	16

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	<p>1. Oggi (26 FEBBRAIO 2019) scade il termine entro cui i cittadini e i diretti interessati possono presentare le osservazioni al rapporto ambientale, ma, come spesso accade, l'informazione al riguardo risulta scarsa e pochissime sono le persone che vengono coinvolte in queste procedure. Infatti, per quel che ci consta, al riguardo non sono stati promossi eventi di dibattito pubblico e le uniche notizie sul maggiore quotidiano locale riferiscono di un incontro tenutosi nella sala consiliare del Comune di Lestizza, nella quale i molti cittadini e agricoltori intervenuti hanno manifestato le loro perplessità e contrarietà per un'opera da molti ritenuta inutile.</p>	<p>1. La procedura di VAS consta di un primo momento di consultazione con i soggetti competenti in materia ambientale sul Rapporto preliminare e di un secondo momento di consultazione pubblica sul Rapporto ambientale. Adottata la documentazione, è stato pubblicato un avviso nel quale sono state indicate le modalità e i termini per presentare osservazioni. La documentazione è stata depositata e pubblicata sul sito web istituzionale dell'Amministrazione regionale. In questa specifica procedura è stata inclusa una fase, seppur non codificata, in cui sono stati avviati tavoli di confronto come documentati al paragrafo 1.5.4 "Analisi preliminare" del RA di cui alla DGR n. 1807/2017, sulla base del quale si sono, fra l'altro, svolte delle consultazioni pubbliche di VAS, dei cui risultati si è tenuto conto nell'elaborazione dei documenti elaborati a supporto del processo di VAS rinnovato a seguito della DGR 526/2018, ivi inclusi i documenti allegati alla successiva DGR 2458/2018.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
2	<p>1. Nel merito ci pare che il rapporto ambientale della VAS non valuti la vera emergenza e problematica da risolvere: la riduzione del trasporto di merci su strada, cosa che eliminerebbe davvero il traffico di merci pesanti dai centri abitati interessati dall'attraversamento della Strada Statale 13. È vero che nel Rapporto si cita il "Libro bianco: Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, adottato dalla Commissione delle Comunità Europee il 28.03.2011" nel quale era previsto che "sulle percorrenze superiori a 300 km il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50% grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici. Per conseguire questo obiettivo dovranno essere messe a punto infrastrutture adeguate", ma nulla si dice sulla riduzione del trasporto di merci su strada. Al contrario si sostiene che la tangenziale permetterà un "incremento dell'offerta per i traffici a lunga distanza, con la possibilità di abbassare i tempi di percorrenza".</p> <p>Esattamente, quest'opera come potrebbe contribuire a raggiungere gli obiettivi comunitari?</p> <p>Il rapporto ambientale dice che la tangenziale sud va fatta (non ci possono essere di fatto alternative "zero") perché lo dice il Piano dei trasporti</p>	<p>1. Si ritiene che non sia questa la sede per poter mettere in discussione la strategia generale adottata nel PRITMML che indubbiamente privilegia l'intermodalità e il trasporto merci su ferro, ma che persegue comunque anche l'obiettivo complementare di fluidificare il traffico, rendere più sicuro il trasporto su gomma e ridurre gli effetti ambientali generati dal trasporto stesso, in primis, sulla salute umana.</p> <p>La previsione della tangenziale sud di Udine rientra pertanto in questo obiettivo complementare: rendere il trasporto su gomma più sicuro, riducendo l'incidentalità.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>approvato nel 2011 e costruito su previsioni al 2015. Si riporta testualmente: "il PRITMML individua scenari infrastrutturali e della mobilità, sia attuali (2009) che previsti per il breve periodo (2015), analizzati con l'ausilio di un modello di simulazione della rete stradale (grafo) e della mobilità (matrici di origine/destinazione del traffico). Gli scenari hanno permesso di valutare gli effetti dell'attuazione del PRITMML sull'utilizzo della rete stradale e sulla risposta che questa potrà garantire a fronte della domanda di mobilità futura.</p>		
3	<p>1. Si ritiene che il piano debba essere rivisto, non solo perché si basa su dati di almeno 10 anni fa, ma anche alla luce delle osservazioni sul documento della Direzione centrale ambiente ed energia - Servizio valutazioni ambientali che afferma: "Si ritiene che un aspetto centrale nella VAS di un Piano o un Programma sia rappresentato dall'analisi di coerenza delle previsioni con la pianificazione di settore e con gli obiettivi ambientali definiti a livello nazionale, comunitario ed internazionale. Il Rapporto preliminare anticipa i contenuti relativi a tale analisi. Fra i principali Piani di settore considerati figura il "Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, di mobilità delle merci e della logistica" (PRITMML), quadro di riferimento strategico per l'individuazione degli interventi di natura infrastrutturale. Il Rapporto preliminare evidenzia come l'infrastruttura oggetto dell'AdP sia già stata definita nelle caratteristiche geometriche e approfondita prendendo in considerazione anche la Norma di Attuazione del Piano e, in particolare, le previsioni di cui al Capo V "Norme in materia ambientale", "Valutazione di incidenza", con particolare riferimento agli artt. 29, 30 e 31 che pongono l'accento sulle cautele da adottare e sulle misure di mitigazione e compensazione da prevedere, riferite tuttavia prevalentemente alla fase di progettazione di un'infrastruttura. Un utile riferimento a tal fine potrà essere costituito dalla Rete ecologica regionale di progetto di cui al Piano Paesaggistico Regionale (PPR), approvato con DPR n. del 24/04/2018, n. 0111/Pres., da inserire fra i Piani di settore considerati nell'analisi di coerenza del RA. In merito al confronto delle previsioni dell'AdP con gli obiettivi di sostenibilità, si valuti la possibilità di integrare gli obiettivi individuati dal Rapporto preliminare, inerenti esclusivamente al settore dei trasporti, con obiettivi pertinenti ai possibili effetti significativi dell'AdP sulle diverse componenti ambientali, desumibili, ad esempio, dalla strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile dell'ottobre 2017. A partire da tale documento potrebbero inoltre essere individuati degli obiettivi di sostenibilità ambientale specifici per l'AdP, da confrontare con le azioni di Piano. Essendo la coerenza delle azioni con gli obiettivi di sostenibilità uno degli aspetti centrali della valutazione ambientale figura utile effettuare tale confronto possibilmente mediante matrici di coerenza/incoerenza, riportando sinteticamente le motivazioni e le valutazioni conclusive.</p>	<p>1. Il Rapporto ambientale adottato con DGR n. 2458/2018 è stato rinnovato nei suoi contenuti, aggiornando anche gli obiettivi di sostenibilità ambientale per i differenti fattori ambientali di riferimento per l'AdP con, a titolo esemplificativo, proprio la Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile (2017).</p> <p>Il rapporto con il tema del paesaggio è stato oggetto di approfondimenti specifici nel nuovo RA dove si è sviluppata l'analisi di coerenza con il Piano paesaggistico regionale e si sono affrontate le coerenze con gli aspetti paesaggistici emergenti dai documenti delle singole varianti urbanistiche (cfr. par. 2.2.1); questo studio è servito per evidenziare gli elementi fondamentali inerenti il paesaggio di cui tenere conto e a cui dare risposta in fase progettuale e di relativa VIA.</p> <p>A tal fine, inoltre, si è ritenuto utile ordinare e sistematizzare tali indicazioni nei paragrafi 7.1.1 e 7.1.2 del RA, quali riferimenti per la progettazione definitiva e per la VIA.</p> <p>L'OSSERVAZIONE RISULTA GIÀ ACCOLTA</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
4	<p>1. Ben consapevoli che l'alternativa cosiddetta alternativa "zero" non sia da prendere in considerazione in quanto la stessa manterrebbe una situazione difficile per i centri abitati attraversati dalla S.S. 13, dal nostro punto di vista tra le alternative possibili si doveva proporre la riduzione delle merci su strada nella nostra Regione.</p>	<p>1. In analogia con quanto risposto nella deduzione istruttoria n. 1 della presente osservazione, si ribadisce che la tangenziale sud di Udine fa parte della rete di primo livello stradale del PRITMML e, pertanto, attua la strategia regionale in materia di trasporti su gomma. Parlare di alternativa "zero" ha senso solo se rapportata alla valutazione della soluzione di tracciato per individuare quella più sostenibile sotto il profilo ambientale e socio-economico. Un tanto per ribadire il concetto che la realizzazione dell'infrastruttura viaria consente di fluidificare il traffico su gomma rendendolo più sicuro anche in termini di incidentalità, attuando una delle finalità del PRITMML, ossia la realizzazione compiuta della viabilità stradale di primo livello, complementare alle finalità dell'intermodalità e del trasferimento del trasporto merci da gomma a ferro.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
5	<p>1. Un'altra considerazione riguarda il fatto che in tutte le 514 pagine del rapporto non vengono presi in considerazione i lavori della Terza Corsia dell'A4 che dovrebbero proprio servire a spostare il traffico di merci dai nostri centri abitati verso l'autostrada. Stiamo realizzando con investimenti miliardari una grande opera pubblica che collegherà Gorizia a Pordenone (esattamente quello che dovrebbe fare la Tangenziale Sud di Udine), ma l'amministrazione preferisce agevolare il traffico merci sulle strade regionali. Una decisione inconcepibile e difficilmente sostenibile. Per risolvere il problema del traffico pesante nei piccoli Comuni sarebbe sufficiente prendere ad esempio provvedimenti virtuosi quale quello del Sindaco del Comune di Duino Aurisina che, con un'ordinanza, ha recentemente vietato la viabilità interna agli autotrasportatori, che si vedono quindi costretti a proseguire sull'autostrada.</p>	<p>1. La realizzazione della tangenziale sud di Udine e quella della terza corsia rientrano entrambe nelle previsioni della rete stradale di primo livello del PRITMML. I due interventi citati non sono in antitesi tra loro, bensì concorrono a realizzare la strategia regionale dei trasporti su strada andando a migliorare, complessivamente i livelli di servizio, la fluidificazione del traffico e incrementando i livelli di sicurezza stradale. In definitiva, i due interventi non sono uno alternativo all'altro, bensì concorrono a rendere il trasporto regionale sostenibile sotto il profilo trasportistico.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
6	<p>1. Infine, per quanto riguarda le possibili alternative, occorre ricordare che nell'elaborato non si tiene in considerazione quanto si realizzerà nel Comune di Piasin di Prato che porterà una notevole riduzione dei traffici sulla stessa S.S. 13 rimettendo in discussione ancor di più l'utilità stessa dei 13 km della Tangenziale sud.</p>	<p>1. La realizzazione della tangenziale sud di Udine è il completamento del raccordo autostradale a sud di Udine e perfeziona la connessione tra la rete ordinaria e il sistema autostradale in una zona nevralgica della rete regionale. L'effetto di scaricare la S.S. 13 "Pontebbana" è un effetto indiretto, svolgendo quest'ultima un ruolo di supplenza proprio in mancanza del completamento tangenziale suddetto.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
7	<p>1. Detto questo, che dovrebbe già essere abbastanza, si evidenziano alcuni ulteriori passaggi contenuti nel rapporto ambientale su cui nutriamo forti perplessità. Nel rapporto si dice come l' "azione produca sul suolo un effetto negativo significativo diretto. La realizzazione della tangenziale comporta infatti sottrazione di suolo agricolo e impermeabilizzazione del suolo in tutti e quattro i territori comunali interessati dall'attuazione dell'AdP, per una occupazione totale di suolo da parte dell'infrastruttura e delle opere di mitigazione ad essa connesse pari a circa 153 ettari";</p>	<p>1. Si osserva che la tangenziale, la cui localizzazione è oggetto della presente VAS, contribuisce in modo estremamente limitato al riscaldamento climatico e, in generale, alle variazioni del clima (se non in termini puntuali di microclima) principalmente in quanto non produce nuovo traffico, bensì consente lo spostamento e la fluidificazione di porzioni di traffico pesante da strade congestionate ad ambiti più adatti ad accogliere tali traffici e dunque, in definitiva, contribuisce a una riduzione dell'inquinamento atmosferico. In secondo luogo, si desidera evidenziare che, dalla lettura delle</p>	<p>Punto 1.</p> <p>Alla descrizione delle valutazioni rispetto al fattore "clima" dell'azione A e dell'azione 1.1, rispettivamente ai paragrafi 4.3.1 e 4.4.1 del RA, si aggiunga la seguente spiegazione: "La valutazione di effetto non significativo sul fattore clima consegue anche dalla previsione di aree verdi di compensazione, le quali svolgono anche funzione di sequestro di carbonio e dunque contribuiscono a ridurre gli effetti sul clima."</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>mentre in un altro paragrafo, analizzando gli impatti sul clima si sostiene che <i>"l'azione non ha effetti significativi diretti o indiretti sul fattore ambientale. Infatti, l'azione non produce variazioni delle condizioni climatiche, non influisce sul fenomeno denominato "effetto serra né sul ciclo idrologico".</i></p> <p>Mi permetto di citare un saggio scritto dall'esperto in Ingegneria del sottosuolo, Francesco Trovati, intitolato "Consumo del suolo: effetti diretti sul ciclo idrologico e gestione delle acque meteoriche" secondo il quale: "È ampiamente riconosciuto che il consumo del suolo, e più precisamente l'impermeabilizzazione che ne consegue, ha una significativa influenza sulle risorse idriche, che può tradursi in cambiamenti in quelli che sono gli equilibri a livello di bacino idrografico.</p> <p>La capacità del suolo di immagazzinare acqua dipende da vari fattori, tra cui tessitura, struttura, profondità e contenuto di materia organica. Un suolo pienamente funzionante immagazzina fino a 3750 tonnellate per ettaro o circa 400 mm di precipitazioni (in altri termini, un metro cubo di suolo poroso può trattenere tra 100 e 300 litri di acqua).</p> <p>L'impermeabilizzazione riduce l'assorbimento di pioggia nel suolo, in casi estremi impedendolo completamente, con tutta una serie di effetti diretti sul ciclo idrogeologico, ma anche alcuni effetti indiretti sul microclima a livello di temperatura e umidità del suolo per il rischio di frane, ecc".</p>	<p>varianti ai PRGC allegati all'AdP e del progetto preliminare di cui alla DGR 1158/2012, emerge che sono previste aree verdi e imboschite in compensazione delle aree che saranno occupate dall'infrastruttura, consentendo in questo modo di garantire la funzione di sequestro di carbonio. Per tali ragioni si è valutato complessivamente come non significativo l'effetto sul fattore ambientale clima.</p> <p>Al fine di evidenziare in modo più efficace la valutazione ambientale su tale tema, si ritiene utile che, alla descrizione delle valutazioni rispetto al fattore "clima" dell'azione A e dell'azione 1.1., rispettivamente ai paragrafi 4.3.1 e 4.4.1 del RA, si aggiunga la seguente spiegazione: "La valutazione di effetto non significativo sul fattore clima consegue anche dalla previsione di aree verdi di compensazione, le quali svolgono anche funzione di sequestro di carbonio e dunque contribuiscono a ridurre gli effetti sul clima."</p> <p>Al fine di affrontare in modo più efficace la valutazione ambientale su tale tema (oltre che sul tema del consumo di suolo), si ritiene utile che nel paragrafo 7.1 del RA si indichi che, a parziale compensazione del consumo di suolo, dovrà essere prevista la dismissione ed il recupero ambientale delle aree occupate da infrastrutture non più funzionali perché in parallelo o comunque con funzioni analoghe a quelle di nuova realizzazione. Per mitigare la perdita di servizi ecosistemici e in particolare la riduzione delle funzioni di stoccaggio e sequestro del carbonio svolte dalle superfici che verranno impermeabilizzate, si evidenzia che dovranno essere effettuati interventi di riforestazione su superfici adeguate a compensare i servizi ecosistemici del suolo consumato.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA.</p>	<p>Nel paragrafo 7.1 del RA si indichi che, a parziale compensazione del consumo di suolo, dovrà essere prevista la dismissione ed il recupero ambientale delle aree occupate da infrastrutture non più funzionali perché in parallelo o comunque con funzioni analoghe a quelle di nuova realizzazione. Per mitigare la perdita di servizi ecosistemici e in particolare la riduzione delle funzioni di stoccaggio e sequestro del carbonio svolte dalle superfici che verranno impermeabilizzate, si evidenzia che dovranno essere effettuati interventi di riforestazione su superfici adeguate a compensare i servizi ecosistemici del suolo consumato.</p>
8	<p>1. In merito agli impatti sull'acqua il rapporto ambientale sostiene che <i>"l'azione non produce effetti significativi diretti o indiretti su questo fattore ambientale in quanto sia la localizzazione che la conseguente realizzazione dell'opera non alterano la qualità delle risorse idriche superficiali, sotterranee, né i consumi idrici".</i> Ma subito dopo si sostiene che <i>"l'azione potrà tuttavia produrre effetti negativi indiretti".</i></p> <p>Si ricorda che "l'opera proposta attraverserebbe il torrente Cormor che, nonostante sia un'Area di Rilevante Interesse Ambientale, ha, a detta di ARPA FVG, uno stato ecologico scarso. Il tracciato attraversa il torrente, nel Comune di Pozzuolo del Friuli a sud dell'abitato di Zugliano. L'articolo 8, NTA del PURG prevede che particolari misure di tutela debbano essere prese per le zone ricadenti entro il perimetro dei parchi (asta fluviale del Cormor). A seguito dell'abrogazione delle modifiche introdotte dalla LR 42/1996 che assoggettavano l'ambito fluviale ad "Area di Rilevante Interesse Ambientale (A.R.I.A.) n. 15", non è vigente alcuna norma di tutela specifica per tale ambito.</p> <p><i>"L'idrografia sotterranea è caratterizzata dalla presenza della falda acquifera</i></p>	<p>1. Si osserva che nel RA dapprima, nell'analisi di coerenza con gli strumenti di pianificazione vigenti (cfr. par. 2.2.1), è stata messa in evidenza la prescrizione, indicata dal PRITMML di prevedere sistemi per la raccolta ed il trattamento delle acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali, in modo tale da contribuire al perseguimento degli obiettivi del PTA (aspetto progettuale richiamato anche dal comma j) dell'articolo 29, NTA del PRITMML). Inoltre, la previsione di sistemi di raccolta delle acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali trova coerenza con l'azione n. 8 del PTA ed è riferita agli articoli 24 – 33, NTA del Piano (cfr. paragrafi 5.6.2, 5.6.3 e capitolo 7 del RA). In relazione agli aspetti di incidenza ambientale, per consentire la conservazione e il mantenimento delle specie o habitat dei siti appartenenti alla Rete Natura 2000, è importante perseguire gli obiettivi di qualità ambientale per i corpi idrici (superficiali o sotterranei) del PTA che riguardano, appunto, la previsione di sistemi per la raccolta ed il trattamento delle acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali. La tematica è stata</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p><i>avente uno stato di qualità scarso conseguente agli elevati tenori di nitrati ed erbicidi impiegati nelle coltivazioni intensive e le contaminazioni da cromo esavalente e solventi di origine industriale.</i></p> <p>Nel rapporto si sostiene che <i>“La tendenza è stata indicata in miglioramento, considerato che le misure, le politiche ed i programmi conseguenti l’attuazione del PTA potranno ottimizzare le dinamiche in corso.</i></p> <p>Poi però si aggiunge che, <i>“la realizzazione dell’opera dovrà tener conto principalmente degli impatti da dilavamento stradale, da particellato e dei metalli pesanti sul manto stradale e i rischi connessi ad incidenti che coinvolgono materiali pericolosi durante il trasporto, nonché del fatto che l’opera, nei tratti previsti in trincea, possa interferire con il naturale deflusso delle acque di ruscellamento superficiale, costituito appunto da una rete di fossi di drenaggio delle aree agricole, divenendo una barriera a tale deflusso. Per quanto riguarda l’idrografia sotterranea, la realizzazione dell’opera dovrà tener conto dell’alto grado di vulnerabilità della falda. In ogni caso, tutti le opere di mitigazione che saranno previste dal progetto saranno sufficienti a diminuire il grado di significatività potenzialmente negativo dell’effetto”.</i></p>	<p>richiamata anche nel paragrafo 2.3 “Verifica della coerenza con gli obiettivi di sostenibilità” che richiama la necessità di individuare, attraverso la fase di progettazione, accorgimenti finalizzati a considerare idonei sistemi di raccolta e trattamento per le acque meteoriche per minimizzare i carichi inquinanti nei corpi idrici e nelle falde acquifere.</p> <p>L’analisi dello stato del fattore ambientale “Acqua” (paragrafo 3.3.6 “Territorio, suolo, acqua, aria e clima” del RA) evidenzia la tipologia di impatti generabili dal run-off stradale conseguente l’esercizio della tangenziale sud (II lotto) evidenziando la necessità di approfondire, nelle successive fasi progettuali, le interferenze tra il tracciato viario di progetto e l’assetto idrografico delle aree interessate, considerando anche le problematiche derivanti dai tratti in trincea.</p> <p>Inoltre, in considerazione dell’alto grado di vulnerabilità della falda, si è evidenziato che si ritiene preferibile il rilascio delle acque provenienti dalla piattaforma stradale sul suolo piuttosto che nel sottosuolo (pozzi disperdenti).</p> <p>Le valutazioni riferite alla tendenza in atto per il fattore ambientale Acqua, riportate nel quesito, sono riferite al paragrafo 3.4.1 “Evoluzione probabile dell’ambiente senza l’attuazione dell’AdP” che descrive appunto il fattore ambientale senza l’attuazione dell’AdP, e quindi senza la previsione della tangenziale sud di Udine (II lotto).</p> <p>Le criticità per questo fattore ambientale, conseguenti la previsione dell’infrastruttura, invece sono state evidenziate anche nelle sezioni del RA dedicate alla valutazione delle Azioni e nello specifico per l’Azione A (paragrafo 4.3.1.), per le Azioni nel Comune di Pozzuolo del Friuli (paragrafo 4.4.1) e per le Azioni nel Comune di Lestizza (paragrafo 4.4.3). La sezione del RA dedicata alla valutazione di incidenza richiama tra le Misure di conservazione delle ZSC della regione biogeografia continentale (paragrafo 5.5.1), quale azione di Gestione attiva, la necessità per i progetti di nuova realizzazione di autostrade e strade extraurbane, di realizzare una rete di captazione/scolo che trattenga le acque di prima pioggia e le indirizzi ad opportuni sistemi di raccolta e/o trattamento. Inoltre viene fatto richiamo alle prescrizioni indicate dal PRITMML (paragrafo 5.6.2 “Relazioni con il PRITMML”) e le previsioni del PTA (paragrafo 5.6.3 “Relazioni con il PTA”).</p> <p>Infine, al Capitolo 7 del Rapporto ambientale, ai paragrafi 7.1.3 “Indicazioni derivanti dal PRITMML” e 7.1.4 “Indicazioni inerenti la tutela della risorsa idrica” sono sistematizzate le summenzionate indicazioni del PRITMML e le previsioni derivanti dal PTA di cui tener conto nelle successive fasi di progettazione al fine di delineare le modalità necessarie per superare le criticità evidenziate relativamente all’alto grado di vulnerabilità della falda, all’attraversamento del nuovo</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
		<p>tratto viario con le linee di deflusso della rete idrica superficiale (torrente Cormor e canali irrigui) con specifici accorgimenti per i tratti in trincea.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
9	<p>1. In sostanza, nonostante l'annuncio dei possibili danni ambientali, l'amministrazione regionale ammette che anche con le opere di mitigazione non sarà possibile attenersi alla Direttiva europea Acque n. 60/2000 che si era posta l'ambizioso obiettivo di raggiungere e/o mantenere lo stato ecologico buono delle acque entro il 2015. Non si capisce come, alla luce di quanto previsto nel rapporto ambientale, l'area di rilevante interesse ambientale e le falde della zona, attualmente in stato ecologico scarso possano raggiungere l'obiettivo di diventare buone costruendoci sopra 13 km di asfalto.</p>	<p>1. Si sottolinea come la realizzazione dell'infrastruttura possa solo indirettamente concorrere al perseguimento degli obiettivi contenuti dalla direttiva 60/2000, attraverso la previsione di modalità progettuali tali da contribuire al miglioramento dello stato ecologico delle acque. Non caso, il paragrafo 7.1.4 del Rapporto ambientale contiene riferimenti per la progettazione definitiva e per la VIA specifici per la risorsa idrica con richieste di approfondimento e dettagli tali da affrontare le criticità connesse all'infrastruttura stradale in oggetto.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	
10	<p>1. In merito agli effetti sull'aria nel rapporto si legge che <i>"l'azione ha effetti negativi diretti poco significativi per l'aria, poiché a seguito della realizzazione dell'opera il traffico veicolare ivi presente produrrà inquinamento atmosferico"</i>. Come ricordato nel rapporto <i>"la nuova viabilità attraverserà l'abitato meridionale della frazione di Zugliano, in Comune di Pozzuolo del Friuli e allo stesso tempo la qualità dell'aria nell'ambito circostante il tracciato della tangenziale sud - Il lotto subirà un lieve peggioramento, presumibilmente contenuto entro i limiti di legge per le polveri"</i>.</p> <p>Si rimane perplessi visto che la provincia di Udine, soprattutto dal Medio Friuli alla bassa friulana è soggetta a inquinamento da PM10 (e non solo ovviamente). A tal proposito si ricordi che la centralina ARPA posizionata in Comune di Pasian di Prato negli ultimi dieci giorni abbiamo avuto ben 5 sforamenti dei limiti di legge, anche 94 ug/m³ sui 50 consentiti. Quella di Bagnaria Arsa presenta una situazione ancor più critica essendo stati 6 gli sforamenti in dieci giorni con punte sino a 111 ug/m³ sui 50 consentiti raggiungendo i 13 sforamenti nei soli primi due mesi dell'anno, rispetto ai 35 sforamenti consentiti in tutto l'anno.</p>	<p>1. Si precisa che le variazioni relative alla qualità dell'aria, a seguito della realizzazione dell'opera, è un elemento che potrà essere valutato in maniera più compiuta in fase progettuale, dipendendo evidentemente dalle caratteristiche tecniche e tecnologiche dell'opera stessa e non dalle azioni urbanistiche oggetto del AdP e valutate dal RA. L'analisi dello stato del fattore ambientale "Aria e clima" (paragrafo 3.3.6 "Territorio, suolo, acqua, aria e clima" del RA) è stato aggiornato con i più recenti dati disponibili derivanti dalla Rete Regionale di Rilevamento della qualità dell'aria (2018) ed elaborati e pubblicati a cura del Centro Regionale di Modellistica Ambientale e dal Sistema Informativo e Innovazione Tecnologica dell'ARPA FVG.</p> <p>Si precisa altresì che sulla pagina web del sito dell'Amministrazione regionale dedicata all'AdP in oggetto (http://www.regione.fvg.it/ra/vfg/cms/RAFVG/ambiente-territorio/pianificazione-gestione-territorio/FOGLIA106/) vi è anche la DGR 1158/2012 di approvazione del progetto preliminare dell'opera con contiene un'analisi quantitativa effettuata sul progetto preliminare (cfr. Allegato 67 "Componenti Rumore ed Atmosfera: indagini e modelli di simulazione" come richiamato nel RA al paragrafo 3.3.1.). I contenuti dell'Allegato sopracitato saranno aggiornati e riproposti in sede di VIA.</p> <p>A tal fine, il paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" riporterà la richiesta di analisi e approfondimenti anche per i tratti stradali per i quali sia previsto un peggioramento legato all'incremento del flusso veicolare.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA</p>	<p>Nell'ambito del RA, ed in particolare nel paragrafo 7.1, siano evidenziati i tratti stradali caratterizzati da significativo aumento dei flussi di traffico previsti e, rispetto a questi tratti, siano articolate le indicazioni relative ad analisi e approfondimenti di cui tenere conto in fase di progettazione e di relativa VIA, qualora siano confermati critici anche nell'ambito delle valutazioni sviluppate in fase di progettazione definitiva.</p>
11	<p>1. Per questi motivi rimangono fortemente contrari alla realizzazione dell'opera Tangenziale Sud di Udine (Il Lotto) come prospettata e chiediamo che si tengano in debita considerazione le puntuali osservazioni formulate e che si provveda a valutare davvero tutte le</p>	<p>1. Si desidera porre all'attenzione alla ricostruzione puntuale dell'articolato processo di progettazione e valutazione presentato nei paragrafi del RA 1.4 e 1.5.4, con cui si è dimostrato il serio impegno profuso negli anni alla definizione del tracciato, quale risultanza dello</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
	<p>alternative possibili, sulla base di un Piano dei Trasporti aggiornato alla luce delle ultime opere realizzate, dei mutati scenari e delle Direttive della Commissione Europea.</p>	<p>studio di tutte le possibili alternative. Si evidenzia, inoltre, che nello SAPI sono presentate specifiche considerazioni valutative relative alle variazioni puntuali di tracciato (cfr. paragrafo 2.2). Tali considerazioni sono a disposizione del pubblico in allegato alla DGR n. 1158/2012, come indicato nel RA. La procedura di VAS, infine, si è svolta secondo le indicazioni di cui alla parte seconda del codice dell'ambiente, senza saltare alcuna fase e con il massimo coinvolgimento di soggetti e pubblico, contribuendo a influenzare notevolmente il testo e i contenuti dell'AdP (vero oggetto della VAS). Nel paragrafo 3.4 sono descritte le alternative di progetto, mentre al paragrafo 4.1 tali alternative sono state valutate in termini di effetti ambientali. In merito alle alternative, si osserva che nel paragrafo 3.4 del RA vengono illustrate le alternative di progetto, ovvero l'alternativa "zero" (il mantenimento dello stato attuale), l'alternativa "uno" (ovvero un tracciato caratterizzato dall'allargamento in sede della SS 13 nei tratti extraurbani e con varianti agli abitati), l'alternativa "2A" (localizzata in corrispondenza del confine meridionale del vincolo monumentale a cui è sottoposta Villa Moro – Job, con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio esclusivamente ad un capannone artigianale, presente nel territorio comunale di Pozzuolo del Friuli, nella frazione di Terenzano, evitando quindi, da un punto di vista economico, i costi di esproprio previsti invece dalla soluzione presente nelle varianti allegate all'AdP, soluzione tuttavia non perseguibile a causa del vincolo monumentale) e l'alternativa "2B" corrispondente all'attuazione dell'AdP con una sub articolazione a Pozzuolo del Friuli. Quest'ultima descrive la "variazione puntuale" di tracciato in corrispondenza dell'intersezione con la SR 353 che deriva dall'apposizione del vincolo monumentale sul complesso costituito dall'immobile denominato "Palazzo Savorgnan – oro (ora Job)" e dalla "proprietà agricola retrostante" e ubicato, nella frazione di Zugliano in data 28/04/98, riconosciuto di particolare interesse storico – artistico (ex L. 1089/39). Come ricordato al paragrafo 3.4.6 del RA, l'apposizione del suddetto vincolo ha determinato l'incompatibilità del progetto preliminare approvato nel 1997 con le aree vincolate e ha apportato in quel tratto dell'opera modifiche tali da renderlo inattuabile, tanto che la Regione, con convenzione del 27/06/11, Pos. 9, ha incaricato la S.p.A. Autovie Venete "dell'aggiornamento della progettazione relativa al completamento della tangenziale sud di Udine, tra la SS13 e la A23", ovvero di "redigere il progetto preliminare della tangenziale sud di Udine – Il lotto, prevedendo lo sviluppo dell'ipotesi di tracciato completamente esterna al vincolo monumentale di villa Savorgnan – Moro (ora job) e, come alternativa della parte finale di circa 4 chilometri, l'ipotesi di tracciato adiacente al limite meridionale del vincolo medesimo", approvato poi come progetto preliminare dalla</p>	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
		<p>Regione con DGR n. 1158/12. Quanto al richiesto aggiornamento del PRITMML, si concorda con l'opportunità di aggiornare tale strumento di pianificazione, ma non si ritiene sia questa la sede in cui definire tale possibilità. Si evidenzia comunque che l'aggiornamento del PRITMML non eliderebbe il completamento del raccordo con il sistema autostradale.</p> <p>L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA</p>	

IL VICEPRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE