

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE E TERRITORIO

**SERVIZIO LAVORI PUBBLICI, INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E
COMUNICAZIONE**

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

**DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA REALIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO
DELLA SS13 PONTEBBANA E DELLA A23 - TAGENZIALE SUD DI UDINE - II LOTTO**

RAPPORTO AMBIENTALE

di cui all'art. 13, c. 3 del decreto legislativo 152/2006

settembre 2017

Il presente Rapporto ambientale è stato realizzato dal Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione e dal Servizio pianificazione territoriale e strategica della Direzione centrale infrastrutture e territorio con il supporto tecnico-scientifico della Direzione centrale salute, integrazione socio-sanitaria, politiche sociali e famiglia.

INDICE

1	INTRODUZIONE	5
1.1	IL QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO PER IL PROCESSO DI VALUTAZIONE.....	7
1.2	LA VAS DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA.....	8
1.2.1	<i>Evidenze preliminari della procedura.....</i>	8
1.2.2	<i>Le fasi del processo di VAS.....</i>	10
1.2.3	<i>I soggetti coinvolti nel processo valutativo.....</i>	11
1.3	FASE DI ANALISI PRELIMINARE	13
1.4	IL RAPPORTO AMBIENTALE	16
1.4.1	<i>Metodologia adottata.....</i>	16
1.4.2	<i>Contenuti.....</i>	17
2	INQUADRAMENTO GENERALE DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA	23
2.1	INQUADRAMENTO NORMATIVO DEL PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE.....	25
2.1.1	<i>Evidenze relative al PRITMML e all'AdP come suo strumento di attuazione.....</i>	25
2.2	I CONTENUTI DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA	26
2.2.1	<i>Gli obiettivi di sostenibilità ambientale.....</i>	26
2.2.2	<i>I contenuti dell'Accordo di Programma.....</i>	30
2.2.3	<i>Le azioni dell'Accordo di Programma.....</i>	31
2.3	CONSIDERAZIONI RELATIVE ALLE ALTERNATIVE	33
3	RAPPORTO DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA CON ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE.....	37
3.1	RAPPORTO TRA L'ACCORDO DI PROGRAMMA E GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE PERTINENTI	39
3.1.1	<i>Pianificazione territoriale e urbanistica.....</i>	39
3.1.2	<i>Pianificazione di settore.....</i>	46
3.1.3	<i>Piano di gestione del rischio di alluvioni del distretto idrografico delle Alpi Orientali</i>	53
3.1.4	<i>Piani di assetto idrogeologico e di sicurezza idraulica vigenti sul territorio regionale.....</i>	55
3.2	VERIFICA DI COERENZA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ.....	58
4	IL CONTESTO AMBIENTALE E L'AMBITO DI INFLUENZA DEL PIANO.....	65
4.1	INQUADRAMENTO DEL CONTESTO AMBIENTALE.....	67
4.1.1	<i>Fattori climatici</i>	67
4.1.2	<i>Aria</i>	68
4.1.3	<i>Suolo e sottosuolo</i>	69
4.1.4	<i>Acqua.....</i>	69
4.1.5	<i>Flora, fauna e biodiversità</i>	70
4.1.6	<i>Paesaggio</i>	74
4.1.7	<i>Urbanistica.....</i>	76
4.1.8	<i>Viabilità e mobilità.....</i>	77
4.1.9	<i>Popolazione e salute umana.....</i>	78
5	ASPETTI RELATIVI ALLE INTERFERENZE CON HABITAT E SPECIE PRESENTI NELLA RETE NATURA 2000: LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA	81
5.1	INTRODUZIONE.....	83
5.1.1	<i>Riferimenti normativi.....</i>	83
5.2	INQUADRAMENTO DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA	84
5.3	SITI DELLA RETE NATURA 2000 E AREE PROTETTE CONTERMINI AD ESSI PRESENTI SUL TERRITORIO INTERESSATO DALL'ADP	84
5.3.1	<i>Siti della Rete Natura 2000 interessati</i>	84
5.3.2	<i>Aree protette contermini.....</i>	85
5.4	LA ZSC "MAGREDI DI CAMPORMIDO"	86
5.4.1	<i>Descrizione degli habitat e specie floristiche interni al sito e delle zone limitrofe</i>	87
5.4.2	<i>Elenco delle specie di interesse comunitario presenti nella zona</i>	88
5.5	LE MISURE DI CONSERVAZIONE VIGENTI SUL TERRITORIO INTERESSATO	89
5.5.1	<i>Misure di conservazione delle ZSC della regione biogeografia continentale del Friuli Venezia Giulia.....</i>	89

5.5.2	<i>Biotopo Magredi di San Canciano</i>	93
5.5.3	<i>Prati stabili</i>	94
5.6	CONSIDERAZIONI SUL RAPPORTO CON IL REDIGENDO PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE	94
5.7	CONCLUSIONI.....	94
6	VALUTAZIONE AMBIENTALE	97
6.1	APPROCCIO METODOLOGICO.....	99
6.2	VALUTAZIONE AMBIENTALE DELLE AZIONI CON INFLUENZA SOVRACOMUNALE.....	102
6.2.1	<i>Azione A</i>	102
6.2.2	<i>Azione B</i>	106
6.2.3	<i>Azione C</i>	109
6.3	VALUTAZIONE AMBIENTALE DELLE AZIONI CON INFLUENZA INFRATERRITORIALE.....	112
6.3.1	<i>Azioni nel Comune di Pozzuolo del Friuli</i>	112
6.3.2	<i>Azioni nel Comune di Campoformido</i>	135
6.3.3	<i>Azioni nel Comune di Lestizza</i>	149
6.3.4	<i>Azioni nel Comune di Basiliano</i>	171
6.4	RISULTATI E SINTESI DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE	189
7	MONITORAGGIO.....	195
7.1	IL MONITORAGGIO.....	197
8	SINTESI NON TECNICA DEL RAPPORTO AMBIENTALE	199
9	RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	203

1

INTRODUZIONE

La **Valutazione Ambientale Strategica (VAS)** è un *processo sistematico* di valutazione degli effetti ambientali, applicato a Piani e programmi invece che a singoli progetti (*procedura* di Valutazione d'Impatto Ambientale - VIA).

La VAS ha l'obiettivo di valutare gli effetti ambientali di politiche, di Piani e di programmi (comprese le loro Varianti e gli Accordi di Programma) di carattere nazionale, regionale e locale durante la fase della loro elaborazione, prima cioè che vengano approvati. In tal modo, tutti i cambiamenti e le modifiche necessarie ad evitare il manifestarsi d'impatti negativi sull'ambiente e sulla salute umana possono essere affrontati alla pari delle considerazioni di ordine economico e sociale, fin dalle prime fasi del processo decisionale.

Attraverso il processo di VAS vengono quindi stimati i possibili effetti ambientali, prodotti nel breve e nel lungo periodo, derivanti dall'applicazione delle decisioni prese oggi e, inoltre, ne viene verificata la reale sostenibilità per il futuro.

1.1 IL QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO PER IL PROCESSO DI VALUTAZIONE

A **livello comunitario europeo**, la VAS è stata introdotta dalla **Direttiva 2001/42/CE**, recante *“Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente”*, entrata in vigore il 21/07/01, che rappresenta un importante passo avanti nel contesto del diritto ambientale europeo.

A **livello nazionale**, la Direttiva 2001/42/CE è stata recepita con la Parte II del **D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152**, recante *“Norme in materia ambientale”*, modificato ed integrato dal **D.lgs. 16 gennaio 2008, n. 4**, recante *“Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale”*, entrato in vigore il 13/02/08, nuovamente modificato ed integrato dal **D.lgs. 29 giugno 2010, n. 28**, attuativo della L. 18 giugno 2009, n. 69, aggiornato con il **D.lgs. 12 giugno 2017, n. 104**, nonché con il **D.lgs. 19 aprile 2017, n. 56**, modificato ed integrato con **legge 21 giugno 2017, n. 96**.

Inoltre, nel mese di marzo 2017 l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) ha pubblicato, all'interno del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (ovvero l'insieme dei prodotti editoriali e delle iniziative frutto delle attività congiunte a carattere nazionale tra l'ISPRA e le Agenzie ambientali, istituito con Delibera del Consiglio federale dell'ISPRA del 29 maggio 2012) le **“Linee guida per l'analisi e la caratterizzazione delle componenti ambientali a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS”**, con le quali l'Istituto Superiore intende fornire indicazioni di base, desunte dalle esperienze maturate, utili per la caratterizzazione delle componenti ambientali nell'ambito delle analisi di contesto previste nelle VAS di Piani e Programmi, diversi per settori tematici e scale territoriali. Le indicazioni risultano utili sia per la valutazione che per la redazione dei documenti della VAS.

A **livello regionale**, nel periodo intercorso tra l'entrata in vigore della Direttiva e la sua trasposizione a livello nazionale, la Regione ha emanato la **L.R. 6 maggio 2005, n. 11**, recante *“Disposizioni per l'adempimento degli obblighi della Regione Friuli Venezia Giulia derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità Europee. Attuazione della direttiva 2001/42/CE, della direttiva 2003/4/CE e della direttiva 2003/78/CE (Legge comunitaria 2004)”*. Gli articoli della Legge riferiti alla VAS. (artt. 4 - 12) sono stati abrogati dalla **L.R. 30 luglio 2009, n. 13**, recante *“Disposizioni per l'adempimento degli obblighi della Regione Friuli Venezia Giulia derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Attuazione della direttiva 2006/123/CE. Attuazione dell'articolo 7 della direttiva 79/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici. Attuazione del Regolamento (CE) n. 853/2004 in materia di igiene per gli alimenti di origine animale. Modifiche a leggi regionali in materia di sportello unico per le attività produttive, di interventi sociali e artigianato, di valutazione ambientale strategica (VAS), di concessioni del demanio pubblico marittimo, di cooperazione allo sviluppo, partenariato internazionale e programmazione comunitaria, di gestione faunistico - venatoria e tutela dell'ambiente naturale, di innovazione. (Legge comunitaria 2008)”*. In conseguenza di tale evoluzione normativa, anche in ambito regionale la procedura di VAS per Piani e Programmi aventi effetti sull'ambiente segue le indicazioni disposte dal decreto legislativo 152/2006.

Con **D.G.R. del 11/07/14, n. 1323**, recante *“Indirizzi applicativi in materia di valutazione d'incidenza”*, la Giunta regionale ha fornito indirizzi applicativi in materia di valutazione d'incidenza, sia in relazione ai procedimenti di VIA che di VAS.

Con **D.G.R. del 29/12/15, n. 2627**, recante *“D.lgs. 152/2006. Indirizzi generali per i processi di VAS concernenti*

piani e programmi la cui approvazione compete alla Regione, agli Enti locali e agli altri Enti pubblici della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia. Approvazione definitiva.” la Giunta regionale fornisce indirizzi generali per i processi di VAS concernenti Piani e Programmi la cui approvazione compete alla Regione, agli Enti locali e agli altri Enti pubblici presenti nel territorio regionale.

Infine, la procedura di VAS applicata agli strumenti di pianificazione urbanistica comunale è normata dall'articolo 4 della **L.R. 5 dicembre 2008, n. 16**, modificato ed integrato dalla L.R. 30 luglio 2009, n. 13.

1.2 LA VAS DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA

1.2.1 Evidenze preliminari della procedura

L'intervento denominato “Collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – Tangenziale sud di Udine - Il lotto” ha uno sviluppo complessivo di oltre 13 km, dalla progressiva chilometrica 113+645 della SS 13 “Pontebbana”, ad ovest di Basagliapenta, fino allo svincolo a quadrifoglio con la Tangenziale ovest, dove si innesta sul I lotto (già realizzato ed attualmente in esercizio) attraversando, nel quadrante sud - occidentale di Udine, i territori comunali di Basiliano, Lestizza, Campoformido e Pozzuolo del Friuli.

L'infrastruttura in questione rappresenta un collegamento essenziale per il miglioramento del Livello di Servizio (LdS) della rete stradale regionale, con particolare riferimento alla connessione con il sistema autostradale della parte a sud - ovest di Udine e, conseguentemente, di tutta la direttrice stradale regionale est – ovest (del Medio Friuli), che storicamente collega Gorizia a Udine e a Pordenone.

Il miglioramento del LdS è prodotto, in primo luogo, dall'inserimento di questo tracciato, caratterizzato da intersezioni a livelli sfalsati con la rete della viabilità principale esistente e privo di accessi diretti, in modo da consentire tempi di percorrenza globalmente più brevi e maggiori livelli di sicurezza e, in secondo luogo, dalla conseguente diminuzione dei flussi, fino all'azzeramento di quelli pesanti di transito sulla SS 13 “Pontebbana”, nel tratto compreso tra Basagliapenta e Basaldella.

L'infrastruttura costituisce infatti l'arco mancante del grafo stradale regionale di primo livello, ultimo arco di connessione al grafo autostradale regionale e produce effetti in termini di riorganizzazione del traffico sulla rete stradale regionale che interessa l'intero territorio provinciale.

L'opera è presente nella programmazione regionale dalla fine degli anni Settanta, prevista dal Piano Urbanistico Regionale Generale (P.U.R.G.), approvato con D.P.G.R. del 15/09/78, dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti (P.R.I.T.), approvato con D.P.G.R. del 09/12/88 e, infine, recepita dal Piano Regionale della Viabilità (P.R.V.), approvato con D.P.G.R. del 06/04/89.

Sulla base del progetto preliminare approvato il 19/04/97 dal Compartimento A.N.A.S. di Trieste (allora Ente competente e Stazione appaltante) e della convenzione stipulata con lo stesso il 29/12/97, la Regione F.V.G. affidava alla S.p.A. Autovie Servizi (in seguito confluita nella S.p.A. Autovie Venete) l'incarico per la redazione dei progetti definitivo ed esecutivo.

L'opera veniva inserita nell'Intesa Generale Quadro (I.G.Q.) del 20/09/02 tra il Presidente del Consiglio dei Ministri, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministro dell'Ambiente e del Territorio e il Presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia, stipulata ai sensi della Legge Obiettivo e delle procedure straordinarie da quest'ultima previste.

In data 20/12/02 la Regione, l'A.N.A.S. e la S.p.A. Autovie Servizi concordavano le modalità di sviluppo delle fasi successive di progettazione nel contesto delle procedure previste dalla “Legge Obiettivo”, da cui è conseguita la necessità di integrare la progettazione definitiva con ulteriori prestazioni (atto aggiuntivo alla convenzione del 15/06/98, Pos. n. 2, stipulato tra la Regione F.V.G. e la S.p.A. Autovie Servizi il 03/12/03, con pos. n 1).

Il Comune di Pozzuolo del Friuli ha recepito il tracciato configurato dal progetto preliminare del 1997 nel “Piano strutturale” del Piano Regolatore Generale Comunale attraverso la Variante n. 30, approvata con DCC del 20/12/00, n. 135, la cui esecutività è stata confermata con DPGR del 22/03/01, n. 082/Pres.

Le altre Amministrazioni comunali interessate hanno recepito il tracciato configurato dal progetto definitivo - elaborato nel contesto delle procedure previste dalla "Legge Obiettivo" - nel Piano Regolatore Generale Comunale attraverso:

- la Variante n. 35 per il Comune di Campoformido, approvata con DCC del 10/11/03, n. 64, la cui esecutività è stata confermata con DPGR del 05/04/04, n. 107/Pres.;
- la Variante di adeguamento alla LR 52/91 per il Comune di Basiliano, approvata con DCC del 17/05/04, n. 16, la cui esecutività è stata confermata con DGR del 27/08/04, n. 2233/Pres.;
- la Variante n. 9 per il Comune di Lestizza, approvata con DCC del 12/05/05, n. 26, la cui esecutività è stata confermata con DPGR del 04/10/05, n. 0342/Pres..

In forza del combinato disposto del co. 87, art. 4, L.R. 22/07 e s.m.i. e dell'art. 63, L.R. 23/07 e s.m.i. è stata costituita la S.p.A. FVG Strade per la gestione della rete stradale trasferita in proprietà alla Regione (Tab. A) e della rete stradale statale (Tab. B), in seguito all'intervenuta efficacia del D.lgs. 111/04 e con DGR del 23/02/09, n. 418 è stata dichiarata la competenza della Regione sull'opera e, conseguentemente, della S.p.A. FVG Strade quale Stazione Appaltante.

In data 12/07/11 l'allora Servizio infrastrutture di trasporto e comunicazione della Regione ha presentato istanza per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA sul progetto preliminare, redatto a seguito della convenzione del 27/06/11, pos. n. 9 tra la Regione e la S.p.A. Autovie Venete e con decreto dell'allora Direttore Centrale ambiente, energia e politiche per la montagna del 13/10/11, n. 1898 veniva stabilito di assoggettare alla procedura di VIA il progetto preliminare suddetto.

Il Piano regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica (PRITMML), che è stato approvato con D.P.Reg. n. 300 del 16/12/11, nel 2012 confermava le previsioni del Piano regionale del 1989 inerenti l'opera, richiamando la strategicità della stessa nella rete regionale. Il PRITMML è stato sottoposto a procedura di V.A.S., il cui esito è stato deliberato dalla Giunta regionale con parere motivato (D.G.R. del 18/11/11, n. 2197).

Con D.G.R. del 21/06/12, n. 1158 è stato approvato il progetto preliminare dell'opera redatto a seguito della convenzione del 27/06/11, Pos. n. 9 tra la Regione e la S.p.A. Autovie Venete.

In data 29/12/15 Autovie venete S.p.A. ha inoltrato alla Direzione centrale infrastrutture e territorio della Regione il progetto definitivo dell'opera, corredato dal relativo Studio di Impatto Ambientale, per l'avvio della procedura di Valutazione Ambientale dell'opera: dalla documentazione citata si sono tratte numerose informazioni aggiornate propedeutiche all'elaborazione del capitolo relativo allo stato dell'ambiente del Rapporto ambientale.

Con l'entrata in vigore del D.lgs. n. 50/16 e s.m.i., che abroga l'art. 1, co. 3bis, L. n. 443/01, la progettazione e la realizzazione dell'opera non possono più seguire le procedure straordinarie previste dalla Legge Obiettivo. Dal 01/01/08 la Regione mantiene la competenza sulla progettazione e realizzazione dell'opera, in quanto secondo lotto di un'infrastruttura già classificata dal D.lgs. 111/04 come strada statale a gestione regionale (Tabella B del decreto), previo accordo con lo Stato.

Come strumento di attuazione del PRITMML, all'interno della programmazione negoziata, la Regione individua l'Accordo di Programma (AdP) per addivenire in tempi certi e brevi alla localizzazione e realizzazione dell'opera.

In data 05/08/16, con delibera n. 27 il Consiglio comunale di Pozzuolo del Friuli dà mandato al Sindaco, ai fini del recepimento negli strumenti urbanistici comunali del progetto preliminare approvato dalla Giunta regionale nel 2012, di addivenire alla conclusione di un AdP che costituisca Variante al PRGC vigente, esprimendo parere favorevole sul progetto preliminare dell'opera approvato dalla Regione.

In vista dell'avvio della procedura amministrativa prevista dalla LR 7/00 e s.m.i. ed alla stipula dell'AdP anche le Amministrazioni comunali di Lestizza e Basiliano hanno manifestato il proprio interesse, richiedendo con atto formale l'inserimento di alcuni interventi di viabilità accessori all'opera principale,

Con delibera di Giunta del 13/01/17, n. 32 la Regione ha riconosciuto il rilevante interesse alla promozione dell'AdP (ai sensi e per gli effetti degli artt. 19 e 20, LR n. 7/00 e s.m.i.), sotto il profilo istituzionale e urbanistico,

finalizzato alla realizzazione dell'opera e si è riconosciuta quale Soggetto promotore dell'Accordo stesso.

In data 18/07/17, con lettera prot. n. 9539 il Presidente della Regione ha convocato la Conferenza ex art. 19, co. 4, LR n. 7/00 e s.m.i., per verificare con i rappresentanti delle Parti interessate la possibilità di stipulare l'AdP finalizzato a favorire in tempi brevi la realizzazione dell'opera.

Durante la conferenza, che si è svolta il 31/07/17, le Amministrazioni comunali interessate alla stipula dell'AdP hanno manifestato ulteriori esigenze e, in particolare, per ciò che concerne le azioni dello stesso che possono produrre impatti ambientali:

Aggiornate nelle Varianti ai PRGC vigenti delle Amministrazioni comunali coinvolte le modifiche al progetto che determinano ulteriori effetti urbanistici (fascia di 60 m) e ottenuti i relativi pareri, con Delibera di Giunta regionale viene approvato lo schema dell'AdP ed autorizzato il Presidente della Giunta Regionale alla stipula dello stesso. La legge regionale prevede quindi la sottoscrizione dell'AdP da parte del Presidente della Giunta Regionale e di tutti i Soggetti sottoscrittori. Per garantire la validità dell'atto, entro 30 (trenta) giorni dalla sottoscrizione dell'Accordo i Consigli comunali delle Amministrazioni interessate devono ratificarlo, con atto deliberativo. L'AdP, sottoscritto, viene quindi approvato con decreto del Presidente della Giunta regionale e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione. L'entrata in vigore dell'AdP diviene efficace il giorno della pubblicazione dello stesso sul Bollettino Ufficiale della Regione.

Illustrata quindi la procedura per l'approvazione dell'AdP, secondo le disposizioni del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., il processo di V.A.S. deve essere avviato dall'Autorità procedente contestualmente al processo di formazione delle Varianti e prima della loro approvazione. Generalmente la VAS è un processo che comporta lo svolgimento delle seguenti fasi:

- a) la verifica di assoggettabilità;
- b) l'elaborazione del rapporto ambientale previa fase di "scoping", atta alla definizione dell'ambito delle indagini necessarie per la valutazione;
- c) lo svolgimento di consultazioni;
- d) la valutazione del rapporto ambientale e gli esiti delle consultazioni;
- e) la decisione; l'informazione sulla decisione;
- f) il monitoraggio, con l'indicazione delle eventuali misure correttive per il riorientamento del piano o programma.

In questo caso specifico, poiché l'AdP rientra nell'art. 6, co. 2, lett. a) del D.lgs. 152/06 e s.m.i., l'AdP viene sottoposto direttamente a V.A.S., senza alcuna verifica di assoggettabilità.

1.2.2 Le fasi del processo di VAS

Le fasi operative del percorso di Valutazione Ambientale Strategica (che si svolge parallelamente alla VInCA e alla VIS.PA) e quelle relative all'iter di formazione dell'AdP finalizzato alla realizzazione del collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – tangenziale sud di Udine – Il lotto, sono, nel dettaglio:

Fase 1 - l'approvazione della delibera di Giunta del 13/01/17, n. 32 attraverso la quale la Regione ha riconosciuto il rilevante interesse alla promozione dell'AdP (ai sensi e per gli effetti degli artt. 19 e 20, LR n. 7/00 e s.m.i.), sotto il profilo istituzionale e urbanistico, finalizzato alla realizzazione dell'opera e si è riconosciuta quale Soggetto promotore dell'Accordo stesso;

Fase 2 - l'analisi preliminare, atta alla definizione dell'ambito delle indagini necessarie per la valutazione. Tale analisi si è svolta attraverso una serie di incontri a partire dal 18/01/2017 con i Soggetti ritenuti competenti in materia ambientale (ARPA FVG e Azienda sanitaria universitaria integrata di Udine) e con i Servizi regionali deputati a rilasciare i pareri di competenza sull'AdP. L'analisi preliminare si conclude con la DGR di cui alla Fase 5;

Fase 3 - la Conferenza ex art. 19, co. 4, LR n. 7/00 e s.m.i., convocata dal Presidente della Regione in data 18/07/17, con lettera prot. n. 9539 e svoltasi il 31/07/17, atta a verificare con i rappresentanti delle Parti interessate la possibilità di stipulare l'AdP, finalizzato a favorire in tempi brevi la realizzazione dell'opera;

Fase 4 - l'elaborazione del Rapporto Ambientale: la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale viene commisurata al livello pianificatorio che caratterizza le varianti urbanistiche, nonché agli aspetti di aggiornamento e alle esigenze di approfondimento analitico-valutativo emersi durante gli incontri preliminari con i soggetti competenti (Fase 2), tenendo in considerazione anche gli approfondimenti già effettuati in sede di PRITMML e giovandosi delle informazioni e valutazioni relative alla verifica di assoggettabilità a VIA. Durante questa fase sono elaborate anche le bozze delle Varianti ai PRGC in recepimento di quanto emerso nella Conferenza del 31/07/17;

Fase 5 - la delibera di Giunta di avvio della VAS, attraverso la quale la Regione approva le modifiche alle bozze di Variante allegate all'AdP conseguenti le richieste emerse durante la conferenza del 31/07/17 e che vanno ad integrare l'AdP, avvia formalmente la procedura di **VAS** sull'AdP (comprensiva degli aspetti relativi alla **valutazione di incidenza**), indica i Soggetti e le Autorità coinvolte nelle fasi della procedura stessa di VAS e avvia la procedura di **VIS.PA**;

Fase 6 - lo svolgimento di consultazioni con i Soggetti e/o le Autorità individuati/e sulla base della documentazione approvata dalla Giunta regionale con la deliberazione di cui alla Fase 5: tali consultazioni hanno durata di 60 giorni a decorrere dalla pubblicazione sul BUR di uno specifico avviso contenente le informazioni di cui all'articolo 14 del decreto legislativo 152/2006. Durante il medesimo periodo il Rapporto Ambientale (comprensivo della Sintesi non tecnica del Rapporto ambientale stesso), la bozza dell'AdP e la bozza delle Varianti urbanistiche ai PRGC vigenti nei Comuni di Pozzuolo del Friuli, Campoformido, Lestizza e Basiliano vengono pubblicati sul sito web della Regione e delle Amministrazioni comunali nel cui territorio ricade l'opera, nonché all'Albo pretorio delle singole Amministrazioni stesse. La documentazione cartacea sarà depositata, a disposizione del pubblico, presso la sede regionale di Trieste. Contestualmente saranno distribuite ai soggetti interessati le check list elaborate per lo **svolgimento della VIS.PA**. In questa fase saranno assunti anche i **pareri previsti dalle normative di settore** per le varianti urbanistiche;

Fase 7 - la valutazione del Rapporto Ambientale, delle risultanze della compilazione delle check list prevista dalla procedura di **Vis.PA** e **gli esiti delle consultazioni**;

Fase 8 – il rilascio del parere motivato in merito alle decisioni finali, con delibera di Giunta regionale;

Fase 9 - sottoscrizione dell'AdP da parte dei soggetti coinvolti;

Fase 10 - l'informazione sulla decisione, con pubblicazione della stessa sul sito web della Regione e delle Amministrazioni comunali nel cui territorio ricade l'opera, nonché all'Albo pretorio delle singole Amministrazioni stesse;

Fase 11 - il monitoraggio, con l'indicazione delle eventuali misure correttive per il ri-orientamento dei contenuti dell'AdP, **anche in relazione alla procedura di Vis.PA**.

1.2.3 I soggetti coinvolti nel processo valutativo

Il D.lgs. 152/06 e s.m.i. fornisce le seguenti definizioni dei Soggetti coinvolti nel processo di VAS:

- a) **PROPONENTE:** il Soggetto pubblico o privato che elabora il Piano/programma;
- b) **AUTORITÀ PROCEDENTE:** la pubblica Amministrazione che elabora il Piano/programma oppure, nel caso in cui il Soggetto che predispone il Piano/programma sia un diverso Soggetto pubblico o privato, la pubblica Amministrazione che recepisce, adotta e/o approva il Piano/programma;
- c) **AUTORITÀ COMPETENTE:** la pubblica Amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato;
- d) **SOGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE:** le pubbliche Amministrazioni e gli Enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei Piani/programmi;
- d) **PUBBLICO:** una o più persone fisiche o giuridiche nonché, ai sensi della legislazione o della prassi nazionale, le Associazioni, le Organizzazioni od i gruppi di tali persone;

- e) **PUBBLICO INTERESSATO:** il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure.

Sulla base della normativa precedentemente richiamata (decreto legislativo 152/2006 e DGR 2627/2015), i soggetti coinvolti nel processo di VAS dell'AdP sono i seguenti:

AUTORITÀ COMPETENTE: Giunta regionale;

STRUTTURA DI SUPPORTO TECNICO ALL'AUTORITÀ COMPETENTE: Servizio valutazioni ambientali della Direzione centrale ambiente ed energia;

AUTORITÀ PROCEDENTE: Giunta regionale;

SOGGETTO PROPONENTE: Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione della Direzione centrale infrastrutture e territorio;

SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE:

- Regione Friuli Venezia Giulia:

- Direzione centrale ambiente ed energia:
 - Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati;
 - Servizio tutela da inquinamento atmosferico, acustico ed elettromagnetico;
 - Servizio energia;
 - Servizio geologico;
 - Servizio difesa del suolo;
 - Servizio gestione risorse idriche;
 - Servizio autorizzazioni uniche ambientali e disciplina degli scarichi;
- Direzione centrale salute, integrazione socio-sanitaria, politiche sociali e famiglia;
- Direzione centrale infrastrutture e territorio:
 - Servizio paesaggio e biodiversità;
 - Servizio pianificazione territoriale e strategica;

- Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente (ARPA FVG);

- Azienda sanitaria universitaria integrata di Udine;

- Comuni:

- Comune di Basiliano;
- Comune di Campoformido;
- Comune di Lestizza;
- Comune di Pasian di Prato;
- Comune di Pozzuolo del Friuli;
- Comune di Udine;
- Comune di Pavia di Udine

- Consorzio di bonifica pianura friulana;

- Autorità di bacino distrettuale delle Alpi orientali;

- Ente tutela pesca del Friuli Venezia Giulia;

- Ministero dei Beni e delle Attività culturali e del Turismo:

- Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio del Friuli Venezia Giulia

Si evidenzia che, al fine di fornire all'Autorità competente un supporto tecnico-scientifico ed adeguate competenze ambientali, come richiamato all'articolo 7, comma 6 del decreto legislativo 152/2006, e di garantire la caratteristica di indipendenza scientifica rispetto all'Autorità procedente¹, si è deciso di supportare l'attività della Giunta regionale con il contributo di una "Struttura di supporto tecnico", ai sensi della citata delibera della Giunta regionale 2627/2015. La "Struttura di supporto tecnico all'autorità competente" è il Servizio Valutazioni ambientali della Direzione centrale Ambiente ed Energia.

1.3 FASE DI ANALISI PRELIMINARE

L'analisi preliminare (e/o fase di "scoping") persegue la definizione dei riferimenti concettuali ed operativi attraverso i quali viene elaborato il successivo Rapporto Ambientale.

In particolare, nell'ambito di questa fase vengono stabilite indicazioni di carattere procedurale (Autorità coinvolte, metodi per la partecipazione pubblica, ambito d'influenza, metodologia di valutazione adottata, ecc..) ed indicazioni di carattere analitico (presumibili effetti attesi dall'attuazione del Piano/programma, analisi preliminare delle tematiche ambientali del contesto di riferimento e definizione degli indicatori).

La fase di analisi preliminare (art. 13, co. 1 e 2 D.lgs. 152/06 e s.m.i.) deve prevedere un processo partecipativo che coinvolga i Soggetti competenti in materia ambientale, affinché condividano il livello di dettaglio e la portata delle informazioni da produrre e da elaborare, nonché le metodologie per la conduzione dell'analisi ambientale e della valutazione degli impatti.

La fase di analisi preliminare dell'AdP in oggetto è iniziata a seguito dell'approvazione della DGR del 13/01/17, n. 32, attraverso la quale la Regione ha riconosciuto il rilevante interesse alla promozione dell'AdP.

Il 06/12/2016 si sono svolti una serie di incontri tecnici svoltisi tra i funzionari del Servizio Lavori Pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione e le singole Amministrazioni comunali interessate, al fine di recepire richieste e istanze locali, nonché effettuare una ricognizione su emergenze territoriali di cui tener conto nella predisposizione della documentazione relativa all'Accordo di Programma;

A partire dal 18/01/17 e nelle successive date del 23/01/17 e del 3/02/17 si è svolta una serie di incontri tra i funzionari regionali del Servizio che assume il ruolo di Soggetto proponente, i funzionari della Direzione centrale salute, integrazione sociosanitaria, politiche sociali e famiglia, i funzionari dell'Azienda Sanitaria Universitaria Integrata di Udine e quelli dell'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (A.R.P.A.) di Palmanova; oggetto degli incontri e loro finalità sono stati: contenuti, metodo e procedura della Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS) prevista nell'AdP, numero e tipologia degli indicatori utili a monitorare i potenziali effetti di carattere acustico ed atmosferico da adottare in sede di monitoraggio di VAS.

Inoltre sono stati promossi una serie di incontri, a partire dal mese di febbraio 2017, con i Servizi regionali interessati a rilasciare un parere di copetenza in merito all'AdP (vale a dire con la Direzione centrale infrastrutture e territorio – Servizio pianificazione strategica e con la Direzione centrale Ambiente ed Energia – Servizio geologico, Servizio difesa del suolo), per approfondire i contenuti dell'AdP.

Con il Servizio regionale che supporta tecnicamente l'Autorità competente (ai sensi del D.P.R. 2627/15), ossia il Servizio valutazioni ambientali, si sono svolti una serie di incontri atti a verificare la procedura più corretta per la Valutazione ambientale strategica dell'AdP, anche tenendo conto della conclusione positiva della VAS sul PRITMML.

¹ La sentenza del 17 maggio 2010, n. 1526 del T.A.R. LOMBARDIA, Milano, Sez. II, evidenziava che, "nella scelta dell'Autorità competente, l'Autorità procedente deve individuare soggetti pubblici che offrano idonee garanzie non solo di competenza tecnica e di specializzazione in materia di tutela ambientale, ma anche di imparzialità e di indipendenza rispetto all'Autorità procedente, allo scopo di assolvere la funzione di valutazione ambientale nella maniera più obiettiva possibile, senza condizionamenti – anche indiretti – da parte dell'autorità procedente." . Tale sentenza è stata superata dalla sentenza del 12 gennaio 2011, n. 133 della Sezione Quarta del Consiglio di Stato, la quale afferma che "se dalle [...] definizioni risulta chiaro che entrambe le autorità [...] sono sempre "amministrazioni" pubbliche, in nessuna definizione del Testo Unico ambientale si trova affermato in maniera esplicita che debba necessariamente trattarsi di amministrazioni diverse o separate (e che pertanto, sia precluso individuare l'autorità competente in diverso organo o articolazione della stessa amministrazione procedente)" , sottolineando altresì che "le due autorità, seppur poste in rapporto dialettico quanto chiamate a tutelare interessi diversi, operano "in collaborazione" tra di loro in vista del risultato finale della formazione di un piano o un programma attento ai valori della sostenibilità e compatibilità ambientale".

In data 28/03/17 si è tenuto un incontro con la Soprintendenza per approfondire i contenuti dell'AdP.

Infine, degli esiti degli ulteriori confronti svoltisi nel marzo del 2017 alla presenza dell'Assessore alle Infrastrutture e Territorio sono emerse richieste e osservazioni pervenute con nota del 20/12/2016, prot. n. 14447 del Comune di Basiliano e con nota del 25/07/2017, prot. n. 4875 del Comune di Lestizza.

La fase di analisi preliminare si conclude con la DGR di avvio formale della procedura di V.A.S., con la quale viene contestualmente dato avvio anche alla procedura di Vis.PA e viene preso atto dei documenti utili allo svolgimento delle consultazioni pubbliche (Rapporto ambientale e relativa Sintesi non tecnica, bozza di AdP, bozza delle Varianti ai PRGC vigenti delle Amministrazioni comunali interessate).

Di seguito vengono sinteticamente descritte le risultanze del percorso di consultazione/condivisione preliminare di cui sopra:

- **obiettivi strategici generali di sostenibilità**: il riconoscimento dell'interesse strategicamente rilevante per la realizzazione dell'opera è stato l'oggetto della DGR del 13/01/17, n. 32. Pur sviluppandosi per circa 19 km (di cui circa 13 km relativi al tracciato principale e 6 km relativi ai collegamenti con la viabilità esistente) e attraversando il territorio di quattro Amministrazioni comunali della Provincia di Udine, il completamento della Tangenziale sud di Udine attraverso la realizzazione del II lotto ha effetti in termini di riorganizzazione del traffico sulla rete stradale regionale che interessa l'intero territorio provinciale, perché costituisce l'arco mancante del grafo stradale regionale di primo livello, ultimo arco di connessione al grafo autostradale della Regione;

- **ambiti d'influenza dell'AdP ed orizzonte temporale**: il Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica (PRITMML), approvato con D.P.Reg. n. 300 del 16/12/11 e sottoposto a procedura di V.A.S. (il cui esito è stato deliberato dalla Giunta regionale con parere motivato - DGR del 18/11/11, n. 2197), individua il "programma di realizzazione del II lotto della Tangenziale sud di Udine" come obiettivo di preminente interesse regionale. La Valutazione Ambientale Strategica del Piano regionale ha analizzato a scala regionale gli effetti che la realizzazione dell'opera può produrre sulle componenti ambientali e socio economiche indicate dal D.lgs. 152/06 e s.m.i.. L'AdP si configura invece come strumento di programmazione negoziata (per addivenire alla definizione ed attuazione del "programma di realizzazione dell'opera") tra la Regione e le quattro Amministrazioni comunali interessate. Dunque, l'AdP interessa un ambito di indagine più ristretto a quello già indagato dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica del PRITMML. Durante la conferenza preliminare ex art. 19, co. 4, LR n. 7/00 e s.m.i., tenutasi in data 31/07/17, i rappresentanti delle Amministrazioni comunali interessate alla stipula dell'AdP hanno formulato alcune nuove richieste da inserire nell'AdP e che, condivise da tutti gli Amministratori coinvolti, hanno assunto valenza sovracomunale. Per tali ragioni, le azioni dell'AdP condivise da tutti gli Amministratori coinvolti sono state individuate come azioni di influenza sovracomunale, mentre quelle inoltrate dai singoli Amministratori e riguardanti i singoli territori comunali sono state individuate come azioni di influenza infracomunale. Vieppiù che la DGR del 13/01/2017, n. 32 aveva considerato "(...) che è interesse strategicamente rilevante per la Regione FVG realizzare l'opera in argomento poiché, pur sviluppandosi per circa 13 km e attraversando il territorio di 4 (quattro) Amministrazioni comunali della Provincia di Udine (Comuni di Pozzuolo del Friuli, Campoformido, Lestizza, e Basiliano), ha effetti in termini di riorganizzazione del traffico sulla rete stradale regionale che interessa l'intero territorio provinciale; costituisce l'arco mancante del grafo stradale regionale di primo livello, ultimo arco di connessione al grafo autostradale della Regione (...)"Pertanto, in termini di viabilità e di traffico, la DGR aveva già specificato che l'ambito d'influenza delle azioni sovracomunali è ascrivibile alla rete subregionale compresa nel quadrante sud - sud ovest rispetto alla città metropolitana di Udine e, complessivamente, lungo la direttrice est - ovest nella parte centro meridionale della Regione, vale a dire nell'ambito compreso tra la SP 89 e la SR 353. Per le azioni dell'AdP di carattere infracomunale, invece, l'ambito d'influenza rimane invece ascrivibile al territorio dei singoli Comuni interessati. L'orizzonte temporale è riferibile a 5 (cinque) anni per quanto riguarda la durata e l'efficacia dell'AdP. Gli effetti delle azioni previste dall'AdP sulle componenti ambientali sono valutati dalla conclusione del procedimento relativo all'AdP, considerato come tempo presente, fino oltre i 10 anni (definito di seguito tempo di lungo periodo);

- **definizione dei Soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico coinvolti, modalità di consultazione e individuazione del percorso metodologico-procedurale**: sono state individuate, tra le altre, l'A.R.P.A. (Agenzia Regionale per l'Ambiente) del FVG, l'Azienda Sanitaria Universitaria Integrata di Udine; per la Regione F.V.G., la Direzione centrale salute, integrazione sociosanitaria, politiche sociali e famiglia, la Direzione centrale Ambiente ed Energia – Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati; Servizio tutela da inquinamento

atmosferico, acustico ed elettromagnetico; Servizio energia; Servizio geologico; Servizio difesa del suolo; Servizio gestione risorse idriche; Servizio autorizzazioni uniche ambientali e disciplina degli scarichi e la Direzione centrale infrastrutture e territorio – Servizio pianificazione strategica e Servizio paesaggio e biodiversità, le Amministrazioni comunali di Pozzuolo del Friuli, Campoformido, Lestizza, Basiliano, Pasian di Prato, Udine e Pavia di Udine, gli altri Soggetti pubblici con competenze in materia ambientale (i.e., il Consorzio di bonifica Bassa friulana). Il Servizio valutazioni ambientali della Direzione centrale ambiente ed energia svolge il ruolo di Struttura di supporto all'Autorità competente. In merito al percorso metodologico-procedurale, si rimanda al paragrafo 1.2.2 del Rapporto ambientale, dove sono articolate le fasi del processo di VAS a sistema con l'iter dell'AdP e la procedura di VIS.PA;

- **analisi di contesto ed indicatori**: il progetto preliminare dell'opera, approvato con DGR del 21/06/12, n. 1158, è stato sottoposto a procedura di screening di V.I.A., i cui esiti sono stati stabiliti dal decreto dell'allora Direttore Centrale ambiente, energia e politiche per la montagna del 13/10/11, n. 1898 (assoggettabilità alla procedura di VIA del progetto preliminare suddetto. Per i contenuti degli elaborati previsti dalla procedura di V.A.S. e le modalità di svolgimento degli adempimenti procedurali viene richiamato il "principio di non duplicazione" di cui all'art. 9 della Direttiva 42/2001/CE e agli artt. 11, co. 4 e 13, co. 4, del D.lgs. 152/06, come corretto dal D.lgs. 4/08, nei quali si stabilisce che "la V.A.S. viene effettuata ai vari livelli istituzionali tenendo conto dell'esigenza di razionalizzare i procedimenti ed evitare duplicazioni nelle valutazioni". Pertanto, in caso di più Piani e Programmi gerarchicamente ordinati, si deve tener conto delle valutazioni sugli effetti ambientali già operate per i Piani e Programmi sovraordinati, nonché di quelle che possono meglio essere svolte in Piani/Programmi di maggior dettaglio. In particolare, nell'osservanza di questo principio di non duplicazione, il Rapporto Ambientale trae tutte le informazioni ed approfondimenti sullo stato dell'ambiente dallo screening di V.I.A. sopra richiamato e, soprattutto, dallo Studio di Impatto Ambientale, la cui integrazione è stata affidata dalla Regione alla S.p.A. Autovie Venete con convenzione del 09/12/15, Pos. n. 58;

- **individuazione di aree sensibili e di elementi di criticità** vedasi il punto precedente;

- **presumibili effetti dell'AdP**: in generale, ci si attende che gli effetti siano positivi, anche se il consumo di suolo rimane un effetto di carattere significativo. Tuttavia, la compatibilità urbanistica raggiunta attraverso la stipula dell'AdP garantisce di ottenere in tempi certi e brevi la realizzazione di un'opera di interesse regionale, collegamento essenziale per il miglioramento del Livello di Servizio (LdS) della rete stradale regionale, con particolare riferimento alla connessione con il sistema autostradale della parte a sud - ovest di Udine e, conseguentemente di tutta la direttrice stradale regionale est - ovest (del Medio Friuli), che storicamente collega Gorizia a Udine e a Pordenone. Infine, effetti significativi molto positivi saranno rilevabili negli ambiti urbanizzati afferenti la SS 13 "Pontebbana" che, grazie al completamento dell'iter amministrativo relativo all'AdP e alla conseguente realizzazione del II lotto della Tangenziale sud di Udine, vedranno diminuire l'inquinamento atmosferico ed il rumore attribuibile al grado di completezza della rete stradale ed una conseguente redistribuzione del traffico. Questo ambiti urbanizzati sono caratterizzati da una densità abitativa e da una concentrazione di ricettori di gran lunga superiore a quelli presenti nelle aree che invece saranno interessate da un aumento dello stesso traffico: tutto ciò consentirà di affermare che, diminuendo significativamente il numero di persone esposte all'inquinamento è ipotizzabile un decremento del rischio sanitario complessivo dell'area interessata. In questi territori la mobilità veicolare ha già inciso pesantemente sulla qualità della vita, in particolare per effetto di una cesura fisica dell'abitato. La realizzazione dell'opera consentirà di recuperare quegli elementi di continuità relazionale nel centro abitato che caratterizzano una qualità della vita alta;

- **descrizione del metodo di valutazione**: descrizione puntuale di ogni azione e metodo comparativo (attraverso matrici). In primo luogo è stata redatta una scheda per ogni azione dell'AdP, che illustra in dettaglio i contenuti dell'azione stessa e descrive in maniera discorsiva l'impatto che quest'ultima produce sulle componenti ambientali e socio - economiche del territorio interessato; inoltre, è stata indicata in maniera sintetica la procedura di monitoraggio da adottare e sono state riassunte le caratteristiche dell'effetto prodotto (qualificazione, significatività, spazialità e temporalità); infine, ove possibile, l'azione è stata illustrata e riferita graficamente. In secondo luogo è stata redatta una matrice in cui ciascuna azione viene valutata contemporaneamente su tutte le componenti scelte, per gli effetti che produce. Le varie azioni sono state elencate in successione, per cui la matrice consente la lettura degli effetti contemporanei di un'azione su tutte le componenti nominate e la lettura degli effetti di tutte le azioni su ciascuna componente ambientale. Questa metodologia permette una semplice lettura degli impatti cumulativi delle azioni e permette di tenerle sotto

controllo nell'intero complesso. La matrice evidenzia quindi quelle situazioni che, all'interno di un Piano e/o Programma, devono essere analizzate con maggiore attenzione;

- **procedura di Vis.PA:** definizione del percorso procedurale di Vis.Pa e descrizione dell'integrazione con quello di VAS. La procedura Vis.PA (Valutazione di impatto sulla salute per la Pubblica Amministrazione) è finalizzata alla valutazione degli impatti dell'opera sulla salute della popolazione residente nel territorio circostante la realizzazione dell'opera. La VIS.pa, sviluppata nell'ambito del Progetto "Monitor" dal Centro Nazionale per il Controllo e la Prevenzione delle Malattie del Ministero della Salute, è uno strumento di supporto a tutti i decisori, basato su conoscenze sistematiche e pubblicamente condivise attraverso i contributi dei Soggetti/Enti portatori di interesse (Stakeholders). La Vis.PA consente di scegliere fra diverse alternative valutate in relazione alle conseguenze future sulla salute della popolazione residente nell'area interessata dall'opera, con particolare attenzione agli interventi che s'intendono mettere in atto al fine di mitigarne gli effetti negativi. L'azione viene effettuata nell'ambito del procedimento di V.A.S. (Valutazione Ambientale Strategica) e viene avviata contestualmente allo stesso, concludendosi con la DGR che esprimerà anche il parere motivato di V.A.S..

- **indice generale e portata di dettaglio delle informazioni da inserire nel Rapporto ambientale:** Nell'ambito degli incontri preliminari si è ribadito che il Rapporto ambientale deve articolarsi secondo le informazioni richieste dall'allegato VI alla parte II del decreto legislativo 152/2006: di un tanto si può avere riscontro dalla lettura della tabella presentata al paragrafo 1.4.2 del Rapporto ambientale.

1.4 IL RAPPORTO AMBIENTALE

1.4.1 Metodologia adottata

Nella fase relativa all'analisi preliminare sono stati valutati tutti i contenuti proposti dall'AdP (azioni), per determinarne gli effetti significativi, diretti ed indiretti, sulle componenti ambientali e socio – economiche.

Per effettuare un'analisi attenta a tutti gli aspetti e gli effetti previsti dal D.lgs. 152/06 e s.m.i., nel Rapporto ambientale sono presenti delle schede di valutazione per ciascuna azione messa in campo dall'AdP, articolate in relazione ai principali fattori ambientali: al fine di avere una visione d'insieme della valutazione, nel Rapporto è presente anche una matrice riassuntiva in cui sono riportate le risultanze delle valutazioni delle suddette azioni in relazione ai fattori ambientali, in modo da poter visualizzare anche gli aspetti cumulativi della valutazione.

In generale, la logica che sottende le schede di valutazione e la matrice di sintesi complessiva intende porre in evidenza ciascuna azione delle Varianti urbanistiche allegate all'AdP, in modo che essa possa essere valutata sia singolarmente che contemporaneamente su tutte le componenti scelte (ambientali, economiche e sociali).

Si ricorda che in sede di analisi preliminare si è deciso di sottoporre a VAS l'intero AdP. L'AdP è infatti, all'interno della programmazione negoziata, lo strumento che ha valenza giuridica per addivenire alla definizione ed attuazione del "programma di realizzazione dell'opera" previsto dal PRITMML e come strumento da stipularsi ai sensi e per gli effetti degli articoli 19 e 20 della legge regionale 7/2000.

Ciò significa che l'ambito d'influenza dell'AdP coincide con quello delle quattro Amministrazioni comunali interessate, anche se è stato valutato che alcune azioni dell'AdP abbiano influenza su un'area più vasta, che per certi aspetti coincide con il territorio provinciale e, per altri, con quello regionale.

Inoltre, le azioni dell'AdP sono state catalogate in due differenti macro categorie:

- **le azioni che possono avere un'influenza sovracomunale**, vale a dire che possono produrre effetti su un'area più vasta rispetto all'ambito interessato dall'AdP e che sono comuni a tutte e quattro le Amministrazioni comunali coinvolte;
- **gli obiettivi e le azioni che hanno un'influenza comunale**, vale a dire che possono produrre effetti entro l'ambito interessato dall'AdP e che sono specifiche di ogni Amministrazione comunale coinvolta.

Le differenti azioni sono state elencate in successione, per cui le matrici consentono la lettura degli effetti contemporanei di un'azione su tutte le componenti nominate e la lettura degli effetti di tutte le azioni su ciascuna componente ambientale.

Questa metodologia permette una lettura immediata degli effetti cumulativi delle azioni di ogni

Variante, tenendo contemporaneamente sotto controllo l'intero complesso delle azioni oggetto dell'AdP.

Per l'identificazione dell'ambito spazio – temporale degli effetti determinati dall'AdP sono state considerate le seguenti componenti ambientali e socio – economiche:

- aria: qualità dell'aria;
- acqua: acque sotterranee ed acque superficiali;
- suolo e sottosuolo: intesi sotto il profilo geologico, geomorfologico e pedologico, nel quadro dell'ambiente in esame ed anche come risorse non rinnovabili;
- flora, fauna e biodiversità: formazioni vegetali ed associazioni animali, emergenze più significative, specie protette ed equilibri naturali;
- paesaggio: aspetti morfologici e culturali del paesaggio, identità storica e monumentale;
- urbanistica: rapporto con gli strumenti di pianificazione vigenti;
- viabilità e mobilità: incremento/decremento della mobilità sulla rete stradale interessata dall'opera;
- cultura: le strutture e le attività (esposizioni, manifestazioni, ecc..) a servizio della cultura nel territorio comunale;
- servizi alla persona: le strutture e le attività a servizio del cittadino nel territorio;
- la salute del cittadino.

Gli effetti che le azioni dell'AdP possono esercitare nei confronti di queste componenti sono stati espressi in termini di:

qualificazione dell'effetto

- effetto positivo: gli effetti diretti ed indiretti che, verificatisi a seguito dell'implementazione di un'azione dell'AdP, sono positivi nei confronti della componente considerata;
- effetto negativo: gli effetti diretti ed indiretti che, verificatisi a seguito dell'implementazione di un'azione dell'AdP, sono negativi nei confronti della componente considerata;
- effetto trascurabile: impatto trascurabile dell'azione sulla componente.

spazialità

- effetto di area locale: gli effetti diretti ed indiretti rimangono circoscritti all'area ove l'azione é stata implementata;
- effetto di area vasta: gli effetti diretti ed indiretti si estendono in un'area maggiore rispetto a quella ove l'azione é stata implementata;

reversibilità

- effetto reversibile: gli effetti diretti od indiretti che possono verificarsi a seguito dell'implementazione delle azioni dell'AdP e che possono esaurirsi nell'arco di tempo di una generazione (30 anni);
- effetto irreversibile: gli effetti diretti od indiretti che possono verificarsi a seguito dell'implementazione delle azioni dell'AdP e che non possono esaurirsi nell'arco di tempo di una generazione (30 anni).

1.4.2 Contenuti

Il procedimento amministrativo dell'AdP viene integrato da quello di Valutazione Ambientale Strategica, così come indicato dall'art. 8 del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii..

Secondo quanto indicato dal Decreto ed in conformità alle disposizioni della Direttiva 2001/42/CE, l'elaborazione del Rapporto ambientale deve avvenire attraverso la descrizione:

- a) delle caratteristiche dello strumento di pianificazione, tenendo in particolare conto i seguenti elementi:
- *in quale misura il Piano influenza altri Piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;*
 - *la pertinenza del Piano per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;*
 - *i problemi ambientali pertinenti al Piano;*
 - *la rilevanza del piano per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente;*
- b) delle caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate, tenendo in particolare conto i seguenti elementi:
- *probabilità, durata, frequenza degli effetti;*
 - *carattere cumulativo degli effetti;*
 - *natura transfrontaliera degli effetti;*
 - *rischi per la salute umana e per gli ambienti;*
 - *entità ed estensione nello spazio degli effetti;*
 - *impatti su aree o paesaggi riconosciuti a livello nazionale, comunitario od internazionale;*
 - *valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale.*

Le disposizioni correttive ed integrative introdotte dal D.lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 al D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 prevedono, prima dell'elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, secondo quanto indicato agli artt. 11 e 12.

Le informazioni da inserire nella verifica di assoggettabilità, contenute nell'Allegato I del D.lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, devono essere:

- a) le caratteristiche del Piano o del programma, tenendo conto dei seguenti elementi:
- *in quale misura il Piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;*
 - *in quale misura il Piano o il programma influenza altri Piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;*
 - *la pertinenza del Piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;*
 - *problemi ambientali pertinenti al Piano o al programma;*
 - *la rilevanza del Piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).*
- b) caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto dei seguenti elementi:
- *probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;*
 - *carattere cumulativo degli impatti;*
 - *natura transfrontaliera degli impatti;*
 - *rischi per la salute umane o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);*
 - *entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);*
 - *valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:*

- delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,
- del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;
- impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

Il D.lgs. 29 giugno 2010, n. 128 (attuativo della L. 18 giugno 2009, n. 69) apporta importanti cambiamenti in merito alla procedura di V.A.S.: vengono infatti esclusi dalla procedura stessa le revisioni di Piani e programmi, nonché i provvedimenti di attuazione in cui le novità introdotte non comportino effetti significativi sull'ambiente e non siano state precedentemente considerate. I criteri per la redazione della verifica di assoggettabilità sono quindi quelli contenuti nell'Allegato I alla Parte I:

- a) caratteristiche del Piano o del programma, tenendo conto dei seguenti elementi:
 - in quale misura il Piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;
 - in quale misura il Piano o il programma influenza altri Piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
 - la pertinenza del Piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
 - problemi ambientali pertinenti al Piano od al programma;
 - la rilevanza del Piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).
- b) caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto dei seguenti elementi:
 - probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;
 - carattere cumulativo degli impatti;
 - natura transfrontaliera degli impatti;
 - rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);
 - entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);
 - valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
 - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,
 - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;
 - impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

I contenuti del Rapporto Ambientale si estrinsecano dunque attraverso:

- a) **l'introduzione al testo**, che descrive le finalità del percorso di Valutazione Ambientale Strategica dell'AdP, i principali riferimenti normativi, i passaggi che caratterizzano il procedimento amministrativo e progettuale;
- b) **la descrizione dei contenuti (delle azioni) dell'AdP**, che indica le caratteristiche degli strumenti urbanistici ed il contesto di riferimento, i principali contenuti dello stesso Accordo (definiti azioni). A seguito di quanto già emerso dalla fase di analisi preliminare, nel Rapporto Ambientale vengono analizzate tutte le azioni dell'AdP, ovvero quelle **con influenza comunale e** quelle **che hanno un'influenza sovracomunale**. Questi ultimi tipi di effetti sono stati anche già analizzati nel Rapporto Ambientale del PRITMML, nonché nel documento di screening di VIA del progetto preliminare. Poiché relativamente a tali azioni l'AdP si configura come ricognitivo dello stato di attuazione delle previsioni del PRITMML, dalle azioni con influenza sovracomunale non ci si può attendere impatti maggiori rispetto alle previsioni del Piano regionale.

- c) **la descrizione dei presumibili/potenziati effetti indotti dall'AdP sul territorio;** in questa fase si procede in primo luogo all'analisi degli effetti che l'attuazione dell'AdP, per le azioni di cui al punto precedente, potrebbe comportare ed, in secondo luogo, all'identificazione delle aree che potrebbero esserne interessate tenendo conto, anche in questo caso, degli elementi previsti dall'Allegato VI alla parte II del D.Lgs 152/06 e s.m.i.;
- d) **il monitoraggio.**

Il presente Rapporto Ambientale è finalizzato pertanto all'individuazione, alla descrizione ed alla valutazione degli effetti significativi che l'attuazione delle azioni dell'AdP (con influenza comunale, nonché con influenza sovracomunale potrebbero avere sull'ambiente.

Il percorso di elaborazione del Rapporto Ambientale è articolato in una serie di schede, una per ogni azione, rivolte alla verifica della coerenza delle stesse nel contesto programmatico, pianificatorio e fisico di riferimento, attraverso un'analisi dello stato dell'ambiente.

Le singole schede, oltre ad illustrare la localizzazione territoriale azione dell'AdP, valutano i possibili effetti sull'ambiente delle singole azioni, presentando gli eventuali aspetti di criticità di sistema. Infine, per ogni azione e per ogni singola componente ambientale, le schede forniscono indicazioni per il monitoraggio di VAS.

A corredo del Rapporto Ambientale vi è una sintesi non tecnica, comprendente gli aspetti maggiormente rilevanti emersi durante la valutazione e la sintesi dei risultati valutativi. Il Rapporto ambientale presenta inoltre un capitolo interamente dedicato a sviluppare considerazioni in merito alle potenziali interferenze con la Rete Natura 2000, ai sensi del D.P.R. 357/1997 e s.m.i. e della DGR 1323/2014.

La seguente tabella riassume i fattori di corrispondenza tra le informazioni richieste dall'allegato VI alla parte II del d.lgs 152/2006 e i contenuti del Rapporto Ambientale.

INFORMAZIONI RICHIESTE DALL'ALLEGATO VI ALLA PARTE II DEL D.LGS 152/2006	CAPITOLO O PARAGRAFO DEL RAPPORTO AMBIENTALE IN CUI SONO PRESENTI LE INFORMAZIONI
a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi	capitoli 2 e 3
b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma	capitolo 4
c) caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate	capitolo 4
d) 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 della flora e della fauna selvatica, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'art. 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228	capitoli 4 e 5
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;	paragrafo 3.2
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	capitolo 6
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	capitolo 6
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	paragrafi 2.3, 6.1 e 6.4

INFORMAZIONI RICHIESTE DALL'ALLEGATO VI ALLA PARTE II DEL D.LGS 152/2006	CAPITOLO O PARAGRAFO DEL RAPPORTO AMBIENTALE IN CUI SONO PRESENTI LE INFORMAZIONI
delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste	
i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano 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	capitoli 6 e 7
j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti	capitolo 8 (e allegato)

Di seguito si presenta le azioni dell'AdP in sintesi:

AZIONI DI VALENZA SOVRACOMUNALE (VALIDE PER TUTTI E 4 I COMUNI)

- Verifica dei volumi di traffico presenti sulle porzioni di reti stradali coinvolte ai fini di una eventuale riorganizzazione e rifunzionalizzazione delle stesse;
- Analisi del rischio per la Valutazione di impatto sulla salute dei cittadini.

AZIONI DI VALENZA COMUNALE

Pozzuolo del Friuli:

- previsione di nuova viabilità nel P.O. e modifica nel P.S.: introduzione del tracciato della Tangenziale sud di Udine con relative aree di acquisizione e conseguente modifica di destinazione urbanistica;
- Introduzione nelle NdiA del PRGC di un nuovo articolato normativo finalizzato a disciplinare la realizzazione dell'opera;
- Modifica della viabilità nel P.O. del P.S.:
 - A. trasformazione intersezione esistente in rotatoria tra la SR 353 (Km 7+850) e via delle Scuole,
 - B. trasformazione intersezione esistente in rotatoria tra la SR 353 (Km 8+320) e via della Cavalleria;
 - C. trasformazione intersezione esistente in rotatoria tra la SR 353 (Km 8+600), via Berti e via Madonna della Salute;
 - D. previsione nuova pista ciclabile sulla SR 353 (dal Km 8+600 al Km 10+100) con impianto semaforico;
 - E. sistemazione intersezione esistente tra la SR 353 (km 6+400) e via della Statua;
- Modifica del P.O. e del P.S.: previsione a nord e a sud del nuovo tracciato di una fascia di mitigazione a verde 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;

Campoformido:

- modifica agli obiettivi e alle strategie del P.S. e alle NdiA del P.O. finalizzata a disciplinare la realizzazione dell'opera;
- conferma azzonativa della previsione del tracciato della Tangenziale sud di Udine e modifica di destinazione urbanistica per l'introduzione delle opere di compensazione ambientale;

Lestizza

- modifica agli obiettivi e alle strategie del P.S. e alle NdiA del P.O. finalizzata a disciplinare la realizzazione dell'opera;
- conferma azzonativa della previsione del tracciato della Tangenziale sud di Udine e modifica di destinazione urbanistica per l'introduzione delle opere di compensazione ambientale;

Basiliano

- modifica agli obiettivi e alle strategie del P.S. e alle NdiA del P.O. finalizzata a disciplinare la realizzazione dell'opera;
- conferma azzonativa della previsione del tracciato della Tangenziale sud di Udine e modifica di destinazione urbanistica per l'introduzione delle opere di compensazione ambientale.

2

INQUADRAMENTO GENERALE DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA

2.1 INQUADRAMENTO NORMATIVO DEL PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE

2.1.1 *Evidenze relative al PRITMML e all'AdP come suo strumento di attuazione*

Le caratteristiche dell'infrastruttura che completa il raccordo con il sistema autostradale a sud di Udine, e chiude la maglia aperta della rete primaria, hanno subito diverse revisioni, in ragione dei cambiamenti intercorsi dalla sua previsione, fin dai primi anni settanta, fino alla progettazione preliminare del 1998, seguente all'entrata in esercizio del primo lotto di raccordo con la SR 56 a Pradamano.

Il primo progetto di massima della tangenziale sud fu redatto dall'A.P. di Udine nel giugno del 1971, in seguito AV, direttamente coinvolta poiché il tronco induce nuovo traffico alla rete autostradale, ha redatto i progetti generali del I e II tronco. A seguito dei confronti con le AA.LL. è stato redatto uno studio di fattibilità generale su incarico ad Autovie e Servizi da parte di SRAFGV. Nell'agosto del 1986 dallo studio generale di fattibilità TSU, sono stati estratti due progetti di massima (1° e 2° lotto) e nel dicembre del 1988 il tracciato della TSU previsto dal progetto del 1986 è stato recepito nel Piano Regionale della Viabilità come "viabilità di grande comunicazione di nuova costruzione" per il tratto SS 13 (località Basagliapenta) – incrocio A23 (2° lotto), "viabilità di tipo autostradale di nuova costruzione" per il tratto incrocio A23 – SS 352 (1° lotto), "viabilità di grande comunicazione con ristrutturazione in sede" per il tratto SS 352 – SS56 (1° lotto).

Da allora il tracciato è rimasto praticamente immutato ed è stato inserito negli strumenti urbanistici comunali e nel Piano provinciale della viabilità; il punto d'inizio obbligato per la realizzazione del secondo lotto del raccordo al casello di Udine sud coincide con il termine del primo lotto in corrispondenza del casello autostradale di Udine Sud e il punto di connessione alla S.S. 13 "Pontebbana" è determinato dalla scelta di sottendere alla sua funzione l'intero tratto di SS 13 compreso nella zona suburbana di Udino, fino a Basagliapenta in comune di Basiliano. Il tracciato pertanto, individuato definitivamente nel dicembre del 1988 e inserito nel PRV, avendo determinato l'origine, aveva esclusivamente un grado di libertà corrispondente al punto di confluenza sulla SS13 e, coerentemente con il disegno della rete stradale regionale e con le funzioni svolte dalla medesima, si è ritenuto di passare in variante tutta la zona periurbana sudoccidentale di Udine.

Il Progetto (allora) di massima del 2° lotto viene sviluppato in "continuazione" del 1° lotto da Autovie Venete che 1997 manifesta la disponibilità a cofinanziare l'opera con ANAS per la parte di adduzione al casello autostradale di Udine sud, e nell'aprile 1997 il progetto preliminare viene approvato dal Compartimento ANAS di Trieste (prot. n° 8103).

Le caratteristiche di questo progetto sono di una sezione B, anche se viene programmata una prima realizzazione di una semicarreggiata: in coerenza con quanto fatto nel primo lotto, il Compartimento ANAS ritiene che possa essere realizzata una strada a carreggiata separate con due corsie per senso di marcia. A seguito delle decisioni della Regione e della DG ANAS nel frattempo divenuta competente al posto del Compartimento sull'opera, la sezione viene riportata a C1 (10,5 mt di carreggiata), per ragioni funzionali connessi all'attuale sezione della S.S. 13.

Nell'aprile del 1998 Il Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, nella persona del Direttore Generale, dott. Mario Serio, decreta l'immobile denominato "Palazzo Savorgnan – Moro, ora Job", comprensivo della "proprietà agricola retrostante" di particolare interesse storico-artistico ai sensi della legge 1089/39; il vincolo comprende direttamente una vasta porzione di territorio circostante la villa che viene ad interferire con il tracciato già approvato dall'ANAS e in seguito al vincolo inserito, è emersa la necessità di studiare delle varianti al tracciato nel territorio del comune di Pozzuolo del Friuli.

Nel frattempo l'opera viene riconosciuta come opera strategica per la regione Friuli Venezia Giulia e inserita nell'intesa Stato Regione del 2002 ai sensi del D.Lgs. 190 del 20 agosto 2002 in attuazione della Legge 21 dicembre 2001 n. 443, confermata nell'atto aggiuntivo dell'agosto del 2008. Nel 2012 il Piano delle Infrastrutture della mobilità delle merci e della Logistica (PRITMML) inserisce l'opera tra quelle previste per l'attuazione degli obiettivi del PRITMML, confermando le previsioni del PURG e del PRV FVG del 1988. Da ultimo con delibera

308/2014 veniva confermata, unica tra le infrastrutture stradali, come intervento strategico ai fini del rinnovo dell'Intesa con lo Stato ai sensi della medesima Legge Obiettivo.

Dopo l'abrogazione della Legge Obiettivo da parte del D.Lgs. 50/16, la Giunta regionale con DGR 32/2017 riconosce il preminente interesse regionale alla promozione di un Accordo di Programma per realizzare l'opera, la cui strategicità funzionale rimane coerente con i livelli pianificatori e con quelli regionali e nazionali. La tangenziale sud di Udine secondo lotto, come detto, è prevista dal PRITMML approvato con DGR 2318/2011 dopo l'acquisizione del parere favorevole con prescrizioni sulla valutazione d'incidenza, nonché con parere motivato favorevole sulla procedura di VAS. L'Accordo di Programma rappresenta lo strumento attuativo del PRITMML e consente di allineare lungo tutta l'area interessata le previsioni dei PRGC, considerato che Pozzuolo del Friuli contiene l'opera nel piano struttura e non nel PRGC, mentre i comuni di Campoformido, Lestizza e Basiliano contengono l'opera nei loro piani regolatori, seppur con alcuni dettagli da aggiornare.

2.2 I CONTENUTI DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA

Nel presente paragrafo viene fatta una panoramica degli obiettivi di sostenibilità ambientale derivanti da documenti comunitari e internazionali aventi attinenza, anche indiretta, con il settore delle infrastrutture di trasporto, al fine di contestualizzare in modo più efficace quanto previsto dall'AdP.

2.2.1 Gli obiettivi di sostenibilità ambientale

Il paragrafo presenta l'elencazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale desunti da documenti di livello europeo ed internazionale, principalmente al fine di fornire una base di riferimento per la valutazione della coerenza esterna verticale, sviluppata nel presente Rapporto ambientale (cfr. 3.2 "Verifica di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità"). Gli obiettivi di sostenibilità identificati per l'AdP trovano una prima definizione nel Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica per poi essere completati con degli ulteriori ritenuti pertinenti in quanto specifici per il settore dei trasporti e delle infrastrutture.

I documenti scelti, tra i più rilevanti relativamente alla tematica delle infrastrutture e trasporti, sono focalizzati sul fondamentale principio europeo dello sviluppo sostenibile, componente essenziale del quadro amministrativo comunitario. L'Unione Europea ha interpretato il concetto di sviluppo sostenibile in una forma ampia, considerando non solo gli obiettivi ambientali, ma anche quelli economici e sociali (i tre pilastri della sostenibilità). Tali documenti sono:

1. Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (modificata dalle decisioni n. 1346/2001/CE, n. 884/2004/CE e dal regolamento CE n. 1791/2006);
2. 7° programma d'azione per l'ambiente (7° PAA) fino al 2020 "Vivere bene entro i limiti del nostro pianeta" - Decisione n. 1386/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013²;
3. Nuova strategia dell'Unione Europea in materia di sviluppo sostenibile (n. 10917/06 del 26.06.2006);
4. 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);
5. Libro Verde: verso una nuova cultura della mobilità urbana (presentato dalla Commissione delle Comunità Europee il 25.09.2007);
6. Convenzione delle Alpi, Protocollo "Trasporti", 2000.

La tabella che segue riepiloga gli obiettivi di sostenibilità ambientale che possono essere considerati di riferimento per l'attuazione dell'AdP.

² Il 7° Programma ha sostituito il Sesto programma comunitario di azione in materia ambientale (Decisione n. 1600/2002/CE del 22/07/2002) considerato nella VAS del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica che pertanto diviene il riferimento per verifica di coerenza dell'AdP.

TEMATICA: INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	
Obiettivi di sostenibilità/Azioni	Fonte
1.1 Elaborazione e revisione degli schemi di rete	Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (modificata dalle decisioni n. 1346/2001/CE, n. 884/2004/CE e dal regolamento CE n. 1791/2006)
1.2 Individuazione di progetti di interesse comune	
1.3 La ristrutturazione della rete esistente	
1.4 La promozione dell'interoperabilità della rete	
1.5 La combinazione ottimale dei modi di trasporto, anche mediante la creazione di centri d'interconnessione che per le merci dovrebbero essere ubicati, per quanto possibile, al di fuori dei centri urbani per consentire il funzionamento efficiente dell'intermodalità	
1.6 La ricerca della coerenza e della complementarità degli interventi finanziari, nel rispetto delle norme applicabili a ciascuno strumento finanziario	
1.7 Azioni di ricerca e di sviluppo	
1.8 Una cooperazione e la stipulazione di accordi appropriati con i paesi terzi interessati allo sviluppo della rete	
1.9 L'incentivazione degli Stati membri e delle organizzazioni internazionali a promuovere gli obiettivi perseguiti dalla Comunità	
1.10 La promozione di una costante collaborazione tra le parti interessate	
1.11 Creazione e sviluppo dei collegamenti e delle interconnessioni principali necessari per eliminare le strozzature, ultimare i raccordi mancanti e completare i grandi assi, specialmente quelli transfrontalieri e quelli che attraversano le barriere naturali, nonché migliorare l'interoperabilità dei grandi assi; (per l'area in esame il Progetto Prioritario n. 6 Asse ferroviario Lione-Trieste-Divača/Koper-Divača-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina)	
1.12 Creazione e sviluppo delle infrastrutture che promuovono l'interconnessione delle reti nazionali per facilitare i collegamenti delle regioni insulari, o di aree ad esse analoghe, nonché delle regioni intercluse, periferiche e ultraperiferiche con le regioni centrali della Comunità, soprattutto al fine di ridurre gli elevati costi di trasporto per queste aree	
1.13 Misure necessarie per la graduale realizzazione di una rete ferroviaria interoperabile, inclusi, ove fattibile, assi adatti al trasporto di merci	
1.14 Misure necessarie per promuovere la navigazione marittima a lungo raggio, a corto raggio e la navigazione interna; (per l'area in esame il Progetto Prioritario n. 21 Autostrade del mare, con in particolare Autostrada del mare dell'Europa sudorientale)	
1.15 Misure necessarie per integrare il trasporto aereo e ferroviario, in particolare attraverso accessi ferroviari agli aeroporti, laddove opportuno, nonché le infrastrutture e gli impianti necessari	
1.16 Ottimizzare la capacità e l'efficienza delle infrastrutture esistenti e nuove, promuovere l'intermodalità e migliorare la sicurezza e l'affidabilità della rete attraverso la realizzazione e il miglioramento di terminali intermodali e delle loro infrastrutture di accesso e/o utilizzando sistemi intelligenti	
1.17 Integrazione della sicurezza e della dimensione ambientale nella progettazione e nell'attuazione della rete transeuropea dei trasporti	
1.18 Sviluppo della mobilità sostenibile delle persone e delle merci, conformemente agli obiettivi dell'Unione europea in materia di sviluppo sostenibile	
2.1 Adottate misure per contrastare l'inquinamento atmosferico dovuto ai trasporti e le emissioni di CO ₂	7° programma d'azione per l'ambiente (7° PAA) fino al 2020 "Vivere bene entro i limiti del nostro pianeta" - Decisione n. 1386/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013.
2.2 La prevista espansione delle reti energetiche e dei trasporti, comprese le infrastrutture offshore, dovrà essere compatibile con l'obiettivo di proteggere la natura e con i bisogni e gli obblighi derivanti dall'adattamento ai cambiamenti climatici. Incorporando le infrastrutture verdi in piani e programmi pertinenti è possibile contribuire a superare la frammentazione degli habitat e salvaguardare o ripristinare la connettività ecologica, migliorare la resilienza degli ecosistemi e di conseguenza assicurare la continuità nella fornitura di servizi ecosistemici, compreso il sequestro del carbonio e l'adattamento ai cambiamenti climatici, offrendo allo stesso tempo ai cittadini ambienti sani e spazi ricreativi godibili	
2.3 Garantire che la maggioranza delle città dell'Unione attuino politiche in materia di pianificazione e progettazione urbana sostenibile, tra cui approcci innovativi ai trasporti e alla mobilità pubblici nell'ambiente urbano, agli edifici sostenibili, all'efficienza energetica e alla conservazione della biodiversità urbana	
3.1 Dissociare la crescita economica dalla domanda di trasporto al fine di ridurre l'impatto sull'ambiente	Nuova strategia dell'Unione Europea in materia di sviluppo sostenibile (n. 10917/06 del 26.06.2006)
3.2 Pervenire a livelli sostenibili di consumo di energia nei trasporti e ridurre le emissioni di gas a effetto serra dovute ai trasporti	
3.3 Ridurre le emissioni inquinanti dovute ai trasporti a livelli che minimizzino gli effetti negativi sulla salute umana e/o sull'ambiente	
3.4 Realizzare un passaggio equilibrato a modi di trasporto ecocompatibili ai fini di un sistema sostenibile di trasporto e di mobilità	
3.5 Ridurre l'inquinamento acustico dovuto ai trasporti sia all'origine sia tramite misure di attenuazione per garantire che i livelli globali di esposizione minimizzino gli effetti negativi sulla salute	
3.6 In linea con la strategia dell'UE sulle emissioni di CO ₂ dei veicoli utilitari leggeri, mirare a ridurre le emissioni di CO ₂ delle autovetture nuove, in media, a 140g/km (2008-2009) e a 120g/km (2012)	
4.1 Dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali" ed eliminarlo del tutto entro il 2050; conseguire nelle principali città un sistema di	Libro bianco: Tabella di marcia verso uno spazio

TEMATICA: INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	
Obiettivi di sostenibilità/Azioni	Fonte
logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030	unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile (adottato dalla Commissione delle Comunità Europee il 28.03.2011)
4.2 Nel settore dell'aviazione utilizzare entro il 2050 il 40% di carburanti a basso tenore di carbonio; sempre entro il 2050 ridurre nell'Unione europea del 40% (e se praticabile del 50%) le emissioni di CO2 provocate dagli oli combustibili utilizzati nel trasporto marittimo	
4.3 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	
4.4 Completare entro il 2050 la rete ferroviaria europea ad alta velocità. Triplicare entro il 2030 la rete ferroviaria ad alta velocità esistente e mantenere in tutti gli Stati membri una fitta rete ferroviaria. Entro il 2050 la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia	
4.5 Entro il 2030 dovrebbe essere pienamente operativa in tutta l'Unione europea una "rete essenziale" TEN-T multimodale e nel 2050 una rete di qualità e capacità elevate con una serie di servizi di informazione connessi	
4.6 Collegare entro il 2050 tutti i principali aeroporti della rete alla rete ferroviaria, di preferenza quella ad alta velocità; garantire che tutti i principali porti marittimi siano sufficientemente collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia e, laddove possibile, alle vie navigabili interne	
4.7 Rendere operativa in Europa entro il 2020 l'infrastruttura modernizzata per la gestione del traffico aereo (SESAR) e portate a termine lo spazio aereo comune europeo. Applicare sistemi equivalenti di gestione del traffico via terra e marittimo (ERTMS, ITS, SSN e LRIT, RIS) nonché il sistema globale di navigazione satellitare europeo (Galileo)	
4.8 Definire entro 2020 un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali	
4.9 Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada. Conformemente a tale obiettivo il numero di vittime dovrebbe essere dimezzato entro il 2020 e l'Unione europea dovrebbe imporsi come leader mondiale per quanto riguarda la sicurezza in tutti i modi di trasporto	
4.10 Procedere verso la piena applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga", facendo in modo che il settore privato si impegni per eliminare le distorsioni – tra cui i sussidi dannosi – generare entrate e garantire i finanziamenti per investimenti futuri nel settore dei trasporti	
5.1 Il ricorso a sistemi di pedaggio intelligenti	Libro Verde: verso una nuova cultura della mobilità urbana (presentato dalla Commissione delle Comunità Europee il 25.09.2007)
5.2 Una gestione dinamica delle infrastrutture esistenti, attraverso una migliore informazione	
5.3 Una diffusione massiccia delle buone prassi nel campo dei sistemi di trasporto intelligenti	
5.4 Sostenere le attività di ricerca e sviluppo su veicoli alimentati da carburanti alternativi (biocarburanti, idrogeno, pile a combustibile)	
5.5 Favorire la commercializzazione di massa delle nuove tecnologie con incentivi economici	
5.6 Incoraggiare lo scambio di buone prassi tra Stati membri nel settore del trasporto urbano	
5.7 Favorire una politica di acquisti compatibili con l'ambiente da parte delle amministrazioni pubbliche	
5.8 Internalizzare i costi esterni connessi al consumo di energia e all'inquinamento tenendo conto di tutto il ciclo di vita di un veicolo, a partire dalla sua immatricolazione	
5.9 Favorire la "guida ecologica", che permette di risparmiare carburante, in particolare tramite la formazione nelle autoscuole; favorire il ricorso a sistemi di regolazione del traffico (che saranno perfezionati in particolare grazie al programma "Galileo"), sostenere lo sviluppo di automobili più "intelligenti"	
5.10 Limitare eventualmente il traffico	
5.11 Migliorare la qualità dei trasporti collettivi	
5.12 Coordinare il trasporto urbano e periurbano con l'assetto del territorio	
5.13 Integrare meglio il trasporto passeggeri e il trasporto merci nella pianificazione urbana	
5.14 Migliorare la sicurezza dei veicoli con le nuove tecnologie	
5.15 Migliorare la qualità delle infrastrutture, in particolare quelle destinate ai pedoni e ai ciclisti	
5.16 Incoraggiare i cittadini ad essere più consapevoli dei propri comportamenti per quanto riguarda la sicurezza stradale	
5.17 Rendere più attraenti e sicuri gli spostamenti con i mezzi di trasporto che potrebbero sostituire le automobili	
5.18 Incentivare la co-modalità	
5.19 Promuovere gli spostamenti a piedi e in bicicletta e sviluppare le infrastrutture necessarie allo scopo	
5.20 Ottimizzare il ricorso all'automobile attraverso la condivisione dell'automobile ("car-sharing") e la "mobilità virtuale" (telelavoro, acquisiti elettronici ecc.)	
5.21 Adottare una politica dei parcheggi finalizzata a ridurre il traffico	
5.22 Favorire collegamenti senza interruzione a livello di trasporto pubblico	

TEMATICA: INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	
Obiettivi di sostenibilità/Azioni	Fonte
5.23 Ottimizzare le infrastrutture esistenti	
5.24 Introdurre sistemi di pedaggio urbano come è avvenuto a Londra o a Stoccolma	
5.25 Favorire l'introduzione di sistemi di trasporto intelligenti (STI) per una migliore pianificazione dei percorsi	
5.26 Favorire l'utilizzo di veicoli più puliti e più piccoli per la consegna di merci nelle città	
5.27 Integrare maggiormente la distribuzione di merci all'interno del perimetro urbano nella politica locale e nell'assetto istituzionale	
5.28 Organizzare una campagna europea di sensibilizzazione del pubblico sulla mobilità urbana	
5.29 Armonizzare maggiormente le statistiche dei vari Stati membri introducendo definizioni comuni	
5.30 Creare un osservatorio finalizzato a rilevare, armonizzare e sfruttare i dati destinati ai responsabili politici e al pubblico più vasto e anche a promuovere lo scambio di buone prassi	
6.1 Attuare una politica sostenibile dei trasporti tesa a ridurre o a limitare per quanto possibile l'impatto che possa compromettere il ruolo e le risorse del territorio alpino nonché la conservazione dei suoi paesaggi naturali e culturali.	Convenzione delle Alpi, Protocollo "Trasporti", 2000.

2.2.2 I contenuti dell'Accordo di Programma

In data 18/07/17, con lettera prot. n. 9539 il Presidente della Regione ha convocato la Conferenza ex art. 19, co. 4, LR n. 7/00 e s.m.i., per verificare con i rappresentanti delle Parti interessate la possibilità di stipulare l'AdP finalizzato a favorire in tempi brevi la realizzazione dell'opera.

Durante la conferenza, che si è svolta il 31/07/17, le Amministrazioni comunali interessate alla stipula dell'AdP hanno manifestato ulteriori esigenze e, in particolare, per ciò che concerne le azioni dell'AdP che possono produrre impatti ambientali:

da parte del Sindaco di Pozzuolo del Friuli, di prevedere un'area di rispetto, denominata nell'AdP "di inserimento territoriale", al fine di calmierare gli effetti negativi del traffico da un punto di vista ambientale (con particolare riferimento alla salute umana); inoltre la possibilità di inserire un semaforo a chiamata sulla pista ciclabile da realizzare;

da parte del Sindaco di Basiliano, di anticipare la realizzazione degli interventi di inserimento ambientale dell'opera rispetto alla realizzazione di quest'ultima; inoltre, di prevedere un'attività di monitoraggio dei flussi di traffico, che abbia ad oggetto l'impatto dei volumi di traffico sulla rete stradale di secondo livello a seguito della realizzazione dell'opera.

Nella bozza di AdP sono state recepite sia le richieste che le Amministrazioni comunali interessate avevano vantato in merito agli interventi di viabilità accessori all'opera principale, sia quanto proposto in sede di conferenza preliminare.

Tali richieste vanno ad integrare quanto già richiesto dalle Amministrazioni comunali e, più precisamente:

- la deliberazione del Consiglio comunale di Pozzuolo del Friuli del 05/08/16, n. 27, che ha dato mandato al Sindaco, ai fini del recepimento negli strumenti urbanistici comunali del progetto preliminare approvato il 21/06/12, di addivenire alla conclusione di un Accordo di Programma che preveda la realizzazione degli interventi di compensazione richiesti e attivi la Valutazione d'Impatto sulla Salute (VIS) per l'ambito della frazione di Zugliano interessato dal tracciato viario;

- la richiesta del Sindaco del Comune di Basiliano prot. n. 14447, inoltrata al Direttore del Servizio Lavori pubblici, infrastrutture e via di comunicazione in data 21/12/16 ed avente ad oggetto la richiesta d'inserimento di una serie di interventi di compensazione connessi all'opera;

- la richiesta del Sindaco del Comune di Lestizza prot. n. 4875 dd 25/07/2017, inoltrata al Direttore del Servizio Lavori pubblici, infrastrutture e via di comunicazione in data 26/07/17 ed avente ad oggetto la richiesta di una serie di affinamenti progettuali da apportare all'opera e di inserimento di un intervento di compensazione connesso all'opera stessa.

L'articolo 2, - Finalità e oggetto dell'Accordo, al comma 1, come modificato a seguito del recepimento delle richieste della Conferenza preliminare, recita:

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

a) *trasformazione dell'intersezione esistente in un'intersezione a rotatoria tra la SR 353 (Km 7+850) e via delle Scuole, in Comune di Pozzuolo del Friuli;*

b) *trasformazione dell'intersezione esistente in un'intersezione a rotatoria tra la SR 353 (Km 8+320) e via della Cavalleria, in Comune di Pozzuolo del Friuli;*

c) *trasformazione dell'intersezione esistente in un'intersezione a rotatoria tra la SR 353 (Km 8+600), via Berti e via Madonna della Salute, in Comune di Pozzuolo del Friuli;*

d) *realizzazione di una pista ciclabile sulla SR 353 (dal Km 8+600 al Km 10+100) con impianto*

semaforico in Comune di Pozzuolo del Friuli;

e) sistemazione dell'intersezione tra la SR 353 (km 6+400) e via della Statua, in Comune di Pozzuolo del Friuli;

f) realizzazione a nord e a sud del nuovo tracciato di una fascia di mitigazione a verde di 60 m, misurati a partire dal limite della pavimentazione stradale, in corrispondenza dell'abitato meridionale della frazione di Zugliano, in Comune di Pozzuolo del Friuli

a) trasformazione dell'intersezione esistente in un'intersezione a rotatoria tra la SP 95 "Ponte di Madrisio" e la strada comunale Galleriano – Nespoledo, in Comune di Lestizza;

b) trasformazione dell'intersezione esistente in un'intersezione a rotatoria tra la SS 13, via Gianbattista Tiepolo e via Friuli nella frazione di Basagliapenta, in Comune di Basiliano."

L'art. 3 – Altre opere, come modificato a seguito del recepimento delle richieste della Conferenza preliminare, recita:

1. Le Parti concordano che la sistemazione dell'area a parcheggio tra Via Codroipo (SS 13) e Piazza S. Valentino, nella frazione di Basagliapenta, in Comune di Basiliano, già prevista dal Piano Regolatore Generale Comunale vigente, viene finanziata dalla Regione con gli stanziamenti già previsti in appositi capitoli del bilancio regionale."

Inoltre, per dare seguito alle richieste formulate dall'Amministrazione di Pozzuolo del Friuli con delibera del Consiglio comunale del 05/08/16, n. 27, inerenti in particolare il tema dell'impatto sulla salute, la Direzione centrale Infrastrutture e territorio ha coinvolto la Direzione centrale Salute, integrazione socio-sanitaria, politiche sociali e famiglia, al fine di costruire con l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (A.R.P.A.) e con la Direzione centrale salute (per competenza su questo tipo di procedimenti), una procedura di VIS che, sulla scorta delle indicazioni fornite in merito dalla letteratura europea, focalizzi l'attenzione sul rischio per la salute della popolazione che vive nell'ambito interessato dall'opera e preveda, oltre ad una specifica prescrizione relativa alle analisi da condurre post-operam su traffico, vibrazione e rumore a cura di A.R.P.A. FVG, anche eventuali ulteriori azioni che, in ragione di elementi oggettivi indicati dai Soggetti tutori, possano essere richieste in sede di conferenza preliminare di cui al co. 4, art. 19, LR 7/00 e s.m.i..

2.2.3 Le azioni dell'Accordo di Programma

Dai contenuti dell'AdP si è proceduto a trarre una sintesi organizzata in una serie di azioni, di seguito elencate.

AZIONI DI VALENZA SOVRACOMUNALE (VALIDE PER TUTTI E 4 I COMUNI)

AZIONE A – Localizzazione e realizzazione della tangenziale sud di Udine - Il lotto;

AZIONE B - verifica dei volumi di traffico presenti sulle porzioni di reti stradali coinvolte ai fini di una eventuale riorganizzazione e rifunzionalizzazione delle stesse;

AZIONE C - analisi del rischio per la Valutazione di impatto sulla salute dei cittadini.

AZIONI DI VALENZA COMUNALE

1. Pozzuolo del Friuli:

AZIONE 1.1 - previsione di nuova viabilità nel P.O. e modifica nel P.S.: introduzione del tracciato della Tangenziale sud di Udine con relative aree di acquisizione e conseguente modifica di destinazione urbanistica;

AZIONE 1.2 - introduzione nelle NdiA del PRGC di un nuovo articolato normativo finalizzato a disciplinare la realizzazione dell'opera;

AZIONE 1.3 - modifica della viabilità nel P.O. del P.S.:

AZIONE 1.3.1 - trasformazione intersezione esistente in rotatoria tra la SR 353 (Km 7+850) e via delle Scuole,

AZIONE 1.3.2 - trasformazione intersezione esistente in rotatoria tra la SR 353 (Km 8+320) e via della Cavalleria;

AZIONE 1.3.3 - trasformazione intersezione esistente in rotatoria tra la SR 353 (Km 8+600), via Berti e via Madonna della Salute;

AZIONE 1.3.4 - previsione nuova pista ciclabile sulla SR 353 (dal Km 8+600 al Km 10+100) con impianto semaforico;

AZIONE 1.3.5 - sistemazione intersezione esistente tra la SR 353 (km 6+400) e via della Statua;

AZIONE 1.4 - modifica del P.O. e del P.S.: previsione a nord e a sud del nuovo tracciato di una fascia di mitigazione a verde 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;

2. Campoformido:

AZIONE 2.1 - modifica agli obiettivi e alle strategie del P.S. e alle NdiA del P.O. finalizzata a disciplinare la realizzazione dell'opera;

AZIONE 2.2 - conferma azzonativa della previsione del tracciato della Tangenziale sud di Udine e modifica di destinazione urbanistica per l'introduzione delle opere di compensazione ambientale;

3. Lestizza

AZIONE 3.1 - modifica agli obiettivi e alle strategie del P.S. e alle NdiA del P.O. finalizzata a disciplinare la realizzazione dell'opera;

AZIONE 3.2 - conferma azzonativa della previsione del tracciato della Tangenziale sud di Udine e modifica di destinazione urbanistica per l'introduzione delle opere di compensazione ambientale;

AZIONE 3.3 - Modifica della viabilità nel P.O. del P.S.:

AZIONE 3.3.1 - trasformazione dell'intersezione esistente in un'intersezione a rotatoria tra la SP 95 "Ponte di Madrisio" e la strada comunale Galleriano – Nespolo.

4. Basiliano

AZIONE 4.1 - modifica agli obiettivi e alle strategie del P.S. e alle NdiA del P.O. finalizzata a disciplinare la realizzazione dell'opera;

AZIONE 4.2 - conferma azzonativa della previsione del tracciato della Tangenziale sud di Udine e modifica di destinazione urbanistica per l'introduzione delle opere di compensazione ambientale.

AZIONE 4.3 - Modifica della viabilità nel P.O. del P.S.:

AZIONE 4.3.1 -trasformazione dell'intersezione esistente in un'intersezione a rotatoria tra la SS 13, via Gianbattista Tiepolo e via Friuli nella frazione di Basagliapenta.

AZIONE 4.3.2 - sistemazione dell'area a parcheggio tra Via Codroipo (SS 13) e Piazza S. Valentino, nella frazione di Basagliapenta.

AZIONE 4.3.3 - opere di dissuasione della velocità in ingresso per il traffico di passaggio nella frazione di Orgnano da Via Podgora.

Di seguito è riportata una tabella che riassume le variazioni delle destinazioni d'uso dalle zonizzazioni dei Piani operativi vigenti a quelle delle varianti oggetto dell'AdP.

Comune	Destinazione d'uso PRGC vigente	Destinazione d'uso variante
Pozzuolo del Friuli	zona territoriale omogenea: - "D4 – cave esistenti" - "E4/1 – agricola di interesse paesaggistico" - "E5 e E5/1 – agricola"	zona territoriale omogenea: "Viabilità extraurbana di primo livello di progetto (aree di acquisizione della Tangenziale sud di Udine e opere di mitigazione connesse)"
Pozzuolo del Friuli	zona territoriale omogenea: "B1 e B1* – residenziale estensiva"	zona territoriale omogenea: "Viabilità extraurbana di primo livello di progetto (aree di acquisizione della Tangenziale sud di Udine e opere di mitigazione connesse)"
Pozzuolo del Friuli	zona territoriale omogenea: - "E5 – agricola" - "V11 – A.R.I.A. n. 15 – Torrente Cormor"	zona territoriale omogenea: "Viabilità extraurbana di primo livello di progetto (aree di acquisizione della Tangenziale sud di Udine e opere di mitigazione connesse)"
Campoformido	zona territoriale omogenea: "E5-E – di preminente interesse agricolo" "Viabilità pubblica esistente/prevista"	zona territoriale omogenea: "Viabilità extraurbana di primo livello di progetto (aree di acquisizione della Tangenziale sud di Udine e opere di mitigazione connesse)"
Lestizza	zona omogenea: - "E4 – di interesse agricolo paesaggistico" - "E4.4 – di protezione futuri insediamenti" - "Zona di recupero ambientale"	zona territoriale omogenea: "Viabilità extraurbana di primo livello di progetto (aree di acquisizione della Tangenziale sud di Udine e opere di mitigazione connesse)"
Basiliano	zona omogenea: "E4 – di interesse agricolo paesaggistico"	zona territoriale omogenea: "Viabilità extraurbana di primo livello di progetto (aree di acquisizione della Tangenziale sud di Udine e opere di mitigazione connesse)"

La presente tabella è stata redatta per evidenziare che il consumo di suolo agricolo è pari a 158 ha per complessivi 19 km di tracciato (di cui 13 km interessano il percorso principale e circa 6 km la viabilità di collegamento alla rete stradale esistente); per tali ragioni l'effetto sulla componente ambientale "Suolo" è quella tenuta maggiormente in considerazione nell'analisi degli effetti.

2.3 CONSIDERAZIONI RELATIVE ALLE ALTERNATIVE

Nel paragrafo 2.1.1 è stato illustrato qual è il ruolo funzionale dell'opera nella rete regionale.

Si riprende quanto precedentemente esposto per una valutazione e disamina delle conseguenze di un mancato Accordo per la localizzazione dell'opera e della sua realizzazione.

L'infrastruttura che viene localizzata con l'Accordo di Programma, la tangenziale sud di Udine - secondo lotto, chiude la maglia, attualmente aperta, della rete di primo livello come individuata dal PRITMML, in particolare della connessione tra la rete principale e il sistema autostradale, nel quadrante sud ovest del territorio regionale. La funzione che con la chiusura della maglia viene attivata è quella del collegamento con il sistema autostradale a Udine sud, del quadrante sud ovest e della continuità nell'asse est ovest a sud di Udine, sulla direttrice Gorizia - Udine - Pordenone.

Il sistema produttivo collocato nella parte meridionale e centro meridionale del Friuli Venezia Giulia, che rappresenta una parte importante e decisiva del panorama produttivo regionale: la ZIU, l'area del manzanese, la Danieli, la ZIAC fino al sistema produttivo collocato lungo la SS 13 Pontebbana nel pordenonese sono

direttamente connesse al sistema stradale nazionale e internazionale, al sistema portuale e intermodale regionale, attraverso la rete di primo livello che le connette al sistema autostradale.

L'infrastruttura completa l'asse di collegamento est ovest, costituito dalla S.R. 56 "Udine - Gorizia" e dalla S.S. 13 "Pontebbana".

L'adeguamento del livello di servizio sulla direttrice denominata agli standard previsti dal PRITMML, consentirà il trasferimento sull'infrastruttura della totalità del traffico pesante *in transito* che dal sistema autostradale sia destinato a est nord est e in direzione contraria, con il conseguente sgravio dei flussi dalla SS 13 Pontebbana nel tratto interessato dalle conurbazioni udinesi di Pasian di Prato e Campoformido e dall'abitato di Basagliapenta in comune di Basiliano.

Tale 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 etc.) e della riqualificazione della SS13, sia nei centri abitati in termini di zone 30 e servizi alle utenze deboli, sia nei tratti extraurbani lungo i quali la riorganizzazione della circolazione consentirà di inserire reti ciclabili e ciclopedonali.

Stato attuale

L' "incompletezza" della rete, rappresentata dalla maglia mancante, produce già un effetto negativo allo stato attuale, poiché le funzioni mancanti sono supplite in via preponderante dalla S.S. 13 "Pontebbana" che nel tratto compreso tra Udine e Campoformido presenta un livello di servizio D, con 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 S.R. 252 e, a nord, la SR 464, strade già impegnate da importanti flussi di traffico. Una quota del traffico di attraversamento attraiibile 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. Il flusso di attraversamento sulla S.S. 13 "Pontebbana" è caratterizzato da percentuali rilevanti di mezzi pesanti, superiori al 10% nell'ora di punta.

Lo stato dell'incidentalità, nel solo tratto della SS 13 "Pontebbana" è un indicatore dello stato di degrado della circolazione sul tratto in questione e la densità chilometrica d'incidente raggiunge un valore superiore alla media regionale.

Accordo di Programma: Stato di progetto

La realizzazione dell'infrastruttura assolve il principale compito di ri-ordinare il traffico veicolare secondo la gerarchizzazione adeguata: allo stato attuale i flussi di transito che dovrebbero impegnare il sistema autostradale e di primo livello, in questa parte del territorio occupano archi gerarchicamente sottordinati e, al fine di ottimizzare i tempi di percorrenza, si disperdono lungo itinerari costituiti da infrastrutture con caratteristiche non adeguate alle velocità operative che si registrano, sia per caratteristiche tecniche (sezione, mancanza di banchine laterali etc.) sia per il territorio attraversato, caratterizzato in alcuni casi da edificato continuo con funzioni sovrapposte e diverse, o da piccoli centri letteralmente separati non solo dalla fisicità della strada, ma dai volumi di traffico che si registrano, dalle percentuali di mezzi pesanti e dalle velocità operative.

Lungo le direttrici impegnate da questi flussi si trovano infatti centri abitati storicamente insediatisi e sviluppatisi lungo le strade che, di conseguenza, che, nell'interazione con la strada che le attraversa hanno subito un degrado progressivo, in termini di qualità della vita, per ragioni ambientali e di sicurezza delle utenze deboli.

La S.S. 13 "Pontebbana" è il caso più rilevante, poiché su questo asse sono state riversate nel tempo una molteplicità di funzioni e attività, in modo disordinato e caotico, che hanno progressivamente abbassato i livelli di sicurezza stradale e le prestazioni dell'infrastruttura stessa in termini di servizi allo spostamento.

Il completamento della rete gerarchicamente sovraordinata, le cui caratteristiche tecniche sono idonee a produrre i livelli di servizio definiti dal PRITMML, poiché hanno sezione C1, incroci a livelli sfalsati, banchine laterali da 1,5 metri, produrrà l'effetto di *separare i flussi di attraversamento*, con percentuali di mezzi pesanti che superano frequentemente nell'ora di punta il 10%, da quelli originati o destinati all'interno della rete sottesa, che si assegneranno all'infrastruttura adeguata alle velocità operative richieste. Questa separazione avrà un *effetto diretto* in termini di *sicurezza* sulle direttrici che si liberano del traffico di attraversamento, poiché la sovrapposizioni di funzioni diverse innalza il rischio d'incidente (vedi mappa densità), e *indiretti*, sul territorio

circostante e sui centri abitati attraversati dalla SS. 13 Pontebbana e dalle altre strade che sono interessate dalla "polverizzazione" dei flussi di traffico di attraversamento.

La ri-organizzazione in termini gerarchici dei flussi di traffico consentirà una serie di misure dirette su queste ultime per obbligare il traffico pesante a percorrere la nuova infrastruttura, per limitare le velocità di percorrenza e per mettere in sicurezza le utenze deboli.

Il PRITMML (NTA art. 7 comma 1 lett. h) prevede la riqualificazione dei centri abitati (in termini di Zone 30, piste ciclabili etc.) che siano interessati da una variante alla strada di attraversamento: in questo caso il completamento del raccordo autostradale agisce come una vera e propria variante per gli abitati di Pasian di Prato, Campoformido e Basagliapenta in Comune di Basiliano. La Regione ha affidato un incarico per la redazione di uno studio di fattibilità per la riqualificazione della S.S. 13 e della S.R. 56 e, nel tratto di Pontebbana interessato dalla tg sud di Udine si è tenuto conto di questa realizzazione, inserendo nei tratti interni all'abitato misure di riqualificazione viaria e urbanistica, con l'obiettivo di riqualificare contestualmente il centro abitato e attivare, anche attraverso lo sviluppo della rete ciclabile e la previsione di reti ciclopedonali che s'innestano sul diverso grado di permeabilità tra nord e sud dell'infrastruttura, consentendo alle funzioni che vi si svolgono di operare una ricucitura possibile tra nord e sud dell'infrastruttura.

Pertanto l'Accordo di Programma, completando il sistema di raccordo con l'autostrada regionale garantisce l'adeguamento della rete stradale ai livelli di servizio previsti dal PRITMML e completa l'offerta in termini di efficienza dei collegamenti per tutte le aree produttive della parte meridionale e della regione e libera i centri abitati lungo la SS 13 Pontebbana della conurbazione udinese di traffico pesante e di transito, consentendo la riqualificazione dei centri stessi e la ricucitura funzionale delle aree abitate al loro interno (traversa urbana) e al loro intorno (frazioni dei comuni capoluogo). Potranno essere sviluppate le reti ciclabili d'area vasta che contribuiranno a raggiungere gli obiettivi di riduzione degli spostamenti privati su gomma posti dal PRITMML.

3

RAPPORTO DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA CON ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

3.1 RAPPORTO TRA L'ACCORDO DI PROGRAMMA E GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE PERTINENTI

Nel presente capitolo sono presentate valutazioni di coerenza fra i contenuti dell'AdP e altri strumenti di pianificazione, anche di settore, sia di livello regionale, sia di livello comunale.

3.1.1 *Pianificazione territoriale e urbanistica*

Gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica di riferimento per l'AdP sono riconducibili:

- per la pianificazione territoriale di livello regionale: Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG – 1978) e Piano del Governo del Territorio (PGT – 2013);
- per la pianificazione urbanistica di livello comunale: Piani Regolatori Generali Comunali (PRGC);
-

Il Piano Urbanistico Regionale Generale (P U R G), approvato con DPGR n° 0826/P res del 15.09.1978, individua, nell'ambito del sistema infrastrutturale regionale, la rete stradale quale sistema infrastrutturale che meglio si presta a realizzare uno dei suoi obiettivi generali: il riequilibrio territoriale della regione. Le scelte del Piano, in merito al potenziamento e ristrutturazione della rete stradale regionale, riguardano interventi che meglio realizzano il concetto di far aderire quanto più possibile il sistema relazionale alla distribuzione territoriale dei centri urbani, anche di ridotte dimensioni, in modo da superare le tradizionali fratture territoriali. La rete stradale è ritenuta svolgere, inoltre, una importante funzione condizionante nel processo di sviluppo delle strutture insediative regionali.

Il P U R G attribuisce alle infrastrutture viabilistiche altri obiettivi, quali:

- contribuire allo sviluppo della funzione regionale di piattaforma di scambio fra flussi nazionali ed internazionali;
- assicurare che non si creino condizioni di compromissione tra insediamenti (urbani e produttivi) e direttrici di traffico di lunga percorrenza.

Il P U R G individua la Tangenziale di Udine parte come "viabilità con caratteristiche autostradali" e parte come "raccordo autostradale", in particolare per quest'ultimo il tratto compreso tra Paparotti ed il casello di Udine Sud. Sono identificati inoltre "svincoli stradali primari" l'intersezione della nuova viabilità con la SS13 (nei pressi di Basiliano) e con la SR 353 (a sud di Zugliano).

Nella relazione del PURG viene infatti indicato: "Tangenziale di Udine: questo sistema verrà realizzato con il potenziamento e ristrutturazione dell'attuale variante alla SS 13 e con la nuova costruzione del tratto Udine Sud – Casali Paparotti-Sacile – Udine – SR 56: è la parte terminale, nel territorio regionale, della Direttrice Padana, prevista dal Progetto '80. Dovrà collegarsi con il sistema dei raccordi autostradali di Pordenone e Udine".

Le indicazioni del PURG sulla rete viaria sono state oggetto di variante inizialmente con l'approvazione del Piano Regionale della Viabilità e successivamente con l'entrata in vigore del Piano regionale delle Infrastrutture di trasporto, della mobilità, delle Merci e della Logistica (approvato con DPREG16.12.2011 n°300/P res).

Per quanto attiene le altre previsioni di carattere urbanistico, l'esame dettagliato delle indicazioni del PURG, relativamente al territorio interessato dal percorso della tangenziale, fa emergere che la quasi totalità del tracciato si snoda in ambiti di tipo agricolo. In particolare vengono interessati gli ambiti allora classificati di interesse agricolo (art.10 delle norme del P U R G) e, in misura minore, gli ambiti di preminente interesse agricolo (art. 9) e gli ambiti di interesse agricolo paesaggistico (art.8).

In corrispondenza dell'innesto sulla SS 13, ad ovest dell'abitato di Basagliapenta nel Comune di Basiliano, e dell'intersezione con la A23, in Comune di Pozzuolo del Friuli, il tracciato si inserisce per brevi tratti in ambiti di preminente interesse agricolo. Alla pianificazione subordinata viene indicato l'obiettivo di salvaguardare e potenziare al massimo tali aree, per i precisi fini produttivi agricoli, inserendole in zona omogenea E5 (art. 38 delle norme del PURG).

La gran parte del tracciato, in Comune di Basiliano e in Comune di Campoformido, si snoda su un territorio individuato in ambiti di interesse agricolo (zona omogenea E6). La pianificazione subordinata è orientata a valorizzare l'uso primario di tali aree, dotando i terreni di tutte le infrastrutture necessarie al loro uso specifico.

L'ultimo tratto dell'infrastruttura interessa il Comune di Pozzuolo del Friuli per circa 3 km: dal confine con il territorio di Campoformido allo svincolo con la tangenziale Ovest di Udine (A23), il percorso si sviluppa prevalentemente in ambiti di interesse agricolo paesaggistico (zona omogenea E4). In tali aree sussistono

rilevanti valori ambientali (paesaggistici e storico – culturali) che richiedono un'azione di tutela. Il tracciato attraversa il torrente Cormor, nel Comune di Pozzuolo del Friuli a sud dell'abitato di Zugliano; l'art. 8 del PURG prevedeva che particolari misure di tutela dovevano essere prese per le zone ricadenti entro il perimetro dei parchi, che includeva l'asta fluviale del Cormor. Attualmente, dopo l'abrogazione delle modifiche introdotte dalla LR 42/96 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.

Gli interventi viari in variante della viabilità esistente e la bretella di collegamento tra la direttrice in progetto e la SS 13, in Comune di Campoformido, ricadono infine entro aree individuate dal PURG in ambiti di interesse agricolo (E6) o ambiti dei sistemi insediativi.

I centri urbani dell'area in esame (Basagliapenta, Basaldella, Basiliano, Campoformido, Carpeneto, Nespolo, Orgnano, Terenzano, Zugliano) sono classificati tutti come ambiti dei sistemi insediativi, ad eccezione di Basaldella che rientra nella categoria degli ambiti dei sistemi insediativi di supporto regionale.

In particolare, gli abitati di Basiliano, Campoformido, Zugliano ed Orgnano rientrano nell'elenco dei nuclei di interesse ambientale di tipo A (art.21, punto 3, delle norme del P U R G), in genere costituiti da unità a carattere prevalentemente agricolo con un impianto storicamente compiuto non particolarmente complesso.

Per quanto attiene il Piano del Governo del Territorio (PGT), approvato con DPREG n° 084/Pres del 16/04/2013 e la cui entrata in vigore è prevista a partire da un anno a decorrere dall'entrata in vigore del Piano paesaggistico regionale, la rete infrastrutturale dei trasporti e della mobilità fa diretto riferimento al sistema definito nel Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica.

Il PGT classifica infatti il II lotto della tangenziale come "viabilità di primo livello in previsione".

Pianificazione urbanistica comunale

E' stata analizzata la strumentazione urbanistica generale dei Comuni direttamente interessati dal tracciato dell'arteria (Basiliano, Campoformido, Lestizza, Pozzuolo del Friuli), comprendente sia gli strumenti urbanistici generali (vigenti e adottati) sia i piani attuativi che rivestono carattere di strategicità per la contiguità con il tracciato proposto, aggiornata alla data di redazione del presente studio.

Una prima considerazione riguarda il tracciato del II° lotto della tangenziale sud di Udine che risulta diversamente rappresentato nei PRG comunali: nel caso di Basiliano e Lestizza il tracciato coincide sostanzialmente con quello del Progetto Definitivo datato 17.05.2001, Campoformido ha inserito il Progetto Definitivo del dicembre 2006 e Pozzuolo del Friuli non riporta alcun tracciato della tangenziale sud di Udine nel proprio strumento urbanistico generale, che viene però indicato nello schema strutturale (Piano struttura).

Di seguito si riporta l'analisi di dettaglio della strumentazione urbanistica dei Comuni interessati con riferimento al progetto in esame.

PRGC vigente del Comune di Pozzuolo del Friuli.

Né nella Variante n° 37, ricognitiva generale, né nelle successive varianti, tra le quali la n° 44 di reiterazione dei vincoli, è presente il tracciato del II lotto della tangenziale sud di Udine; la previsione viaria è peraltro contenuta nel Piano Struttura della Variante n° 30 (Variante generale approvata con DPGR n° 82 del 22.03.01). Il tracciato inserito nel piano struttura quale "strada di grande comunicazione di progetto", che fa riferimento ad una versione propedeutica del Progetto Definitivo 2001, riporta ai lati del tracciato, per il solo tracciato che va dal torrente Cormor ai confini con Campoformido, un ulteriore segno grafico riferito alle "politiche e strategie di Piano" che indicale "aree interessate da nuovi assi di comunicazione da elevare ad elementi di riqualificazione paesaggistica". Nella "Relazione di Progetto" (al punto 1.10) si fa esplicito cenno alla tangenziale sud in riferimento alla quale l'obiettivo del Piano è quello di "garantire la realizzazione dell'asse stradale attraverso criteri di inserimento paesaggistico..." e ancora, nella flessibilità "il progetto deve prevedere opere di mitigazione ambientale e ove possibile, sarà realizzato con soluzioni progettuali meno invadenti possibili con particolare attenzione per le aree perimetrali ai sensi del D.lgs. 42/04". E infine "(...) i tracciati della viabilità potranno essere introdotti nelle tavole di azionamento del piano a seguito dell'approvazione del progetto di massima che ne definisca il tracciato."

Dal confine con Campoformido, presso il terrazzo fluviale del Cormor, il tracciato in rilevato del II° lotto percorre trasversalmente le aree golenali del Cormor, giungendo in riva sinistra ai margini dell'abitato di Zugliano ove supera, con viadotto su sottostante rotatoria, la SR 353, per poi innestarsi al I lotto, dopo il superamento in

viadotto dell'autostrada A23. Nel primo tratto dal confine con Campoformido al limite della Zona di tutela ambientale del Parco Comprensoriale del Cormor vengono interessate aree con destinazione agricola "E5 – agricola", disciplinate dall'art. 22 delle NTA. Successivamente il tracciato interessa la zona di tutela ambientale "V11 - Zona di tutela ambientale del parco comprensoriale del Cormor" (art. 24 NTA), che comprende una ampia fascia lungo entrambi i lati del corso d'acqua. Più ad est, oltre il Cormor e fino alla SR 353, il tracciato è adiacente le aree "A1 inedificabile" (art.9 N T A), corrispondente alle pertinenze della Villa Job, vincolata dal DM 28.04.1998 ai sensi dell'art.10 del D.lgs.42/04.

Presso l'intersezione con la SR 353 il tracciato interessa zone "B1 residenziale estensiva", "B1*attività industriali artigianali fuori zona" e "D3 industriale artigianale esistente". Lungo la SR 353 è previsto un percorso ciclabile. Successivamente vengono interessate aree agricole classificate "E4.1 zona agricola di interesse paesaggistico" e, presso il raccordo con il I lotto della tangenziale e l'attraversamento della A23 ("Rete stradale statale, provinciale e comunale"), il tracciato interessa marginalmente un'area classificata "D4-cave esistenti", disciplinata dall'art.16 delle NTA e un'area classificata come piazzola ecologica.

Con la Variante n°47 al PRGC (approvata con delibera CC n° 41 del 25.09.2012) è stato introdotto nel piano il progetto esecutivo della pista ciclabile dall'abitato di Zugliano al Capoluogo denominato "Lavori di adeguamento del piano viabile con realizzazione di percorsi ciclopeditoni dall'abitato di Zugliano al Capoluogo". La pista ciclabile, in fase di realizzazione, si sovrappone al tracciato della tangenziale ad est nei pressi della SR 353.

Le indicazioni normative del PRGC riportano per singola zona le seguenti prescrizioni:

4. Art. 22. E5 – agricola: disciplina le aree agricole, prive di particolarità ambientali, nelle quali sono consentite tutte le attività proprie del settore primario, con colture tradizionali e specializzate, floricole, orticole e di allevamento zootecnico a livello industriale;

5. Art. 24. Zona omogenea V11 (A.R.I.A. n° 15 - Torrente Cormor) l'A.R.I.A. n°15 (Area di Rilevante Interesse Ambientale) è stata istituita con DPR n° 0143/Pres del 17.05.02.

6. Art. 9. A1: corrisponde al sedime della Villa Job, vincolata ai sensi del D.lgs. 42/04. Il testo normativo prescrive che "(...) le aree libere sono inedificabili e dovranno mantenere l'attuale destinazione senza subire alterazioni nella vegetazione esistente". Gli interventi, improntati alla salvaguardia delle caratteristiche architettoniche e ambientali dei complessi edilizi e delle annesse pertinenze, sono subordinati alla formazione di un PRGC esteso all'intera zona omogenea;

7. Art. 11. B1-residenziale estensiva: nessuna indicazione in merito a interventi infrastrutturali;

8. art.21. E4.1-agricola di interesse paesaggistico: sono consentite le attività agricole purché non comportino alterazione della morfologia e dell'ambiente. In particolare sono vietati gli interventi che alterano la morfologia dei luoghi, i disboscamenti e la trasformazione di prati stabili e macchie boschive e il taglio di alberi di alto fusto e caratteristici dei luoghi senza l'autorizzazione del Sindaco e/o del Corpo Forestale e sempre provvedendo alla sostituzione delle stesse. Al punto 21.8.4 la norma riporta "All'interno delle fasce di rispetto delle nuove infrastrutture a carattere sovracomunale (Tangenziale sud) dovrà essere predisposto un progetto di mitigazione ambientale mediante l'impianto di essenze arboree autoctone";

9. Art. 11. D3-industriale artigianale: nessuna indicazione in merito a interventi infrastrutturali;

10. Art. 16. D4–cave esistenti: corrisponde alle aree destinate al prelievo di inerti sabbie e ghiaie con l'utilizzazione di impianti e macchinari mobili.

Per quanto riguarda le aree soggette a vincolo il PRGC individua nelle aree più prossime al tracciato:

11. i beni oggetto di tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. c) del D.lgs. n° 42/04 cioè i fiumi i torrenti e i corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche, ed in particolare il torrente Cormor e la Roggia di Udine;

12. i beni oggetto di tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. n°42/04 (immobili ed aree di notevole interesse pubblico), in particolare le Rogge di Udine e Palma, Roiello di Pradamano (DM 14.04.1989);

13. i beni culturali tutelati ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. n° 42/04, in particolare la Villa Job (ex Savorgnan-Moro) e parco (DM 28.04.1998);

14. le aree esondabili del torrente Cormor secondo quanto contenuto nel Parere geologico allegato al PRGC;

15. le aree ricadenti entro il perimetro dell'Area di Rilevante Interesse Ambientale (ARIA) n°15 del torrente Cormor.

PRGC vigente: del Comune di Campoformido

Le tematiche del traffico sono state il tema centrale dell'azione pianificatoria della Variante

n° 58 al P R GC, che recepisce nello strumento urbanistico generale il progetto definitivo della tangenziale sud di Udine e della bretella di collegamento con la SS 13 (dicembre 2006).

Le successive varianti puntuali al P R GC non hanno modificato tale tracciato.

Nel territorio comunale il tracciato, in larga parte in trincea, prevede un'unica intersezione, quella con la SP 89 "di Campoformido", realizzata mediante una rotonda al piano di campagna con carreggiate bidirezionali di raccordo con il sottostante asse principale.

Nel primo tratto, fino alla SP 89, il tracciato di PRGC risulta contiguo con aree agricole "di interesse agricolo-E6" mentre nel tratto successivo, fino al confine con Pozzuolo, con aree "di preminente interesse agricolo edificabile-E5E".

In corrispondenza dell'intersezione della viabilità di progetto con la provinciale si innesta la bretella che, con andamento sud-nord, consente la connessione della tangenziale con la SS 13.

Il tracciato della bretella interessa in larga parte zone "di preminente interesse agricolo edificabile-E5 E" e nel tratto finale zone "di preminente interesse agricolo di rispetto-E5 R" fino alla SS 13 e, oltrepassata la statale, il tracciato attraversa una "Zona Militare" per poi immettersi nella SS 13.

Le indicazioni normative del PRGC riportano le seguenti prescrizioni:

1. art. 24. Viabilità, ferrovia e acqua: [...] il tracciato e la dimensione della viabilità prevista [...] valgono come indicazione di massima. L'opera può discostarsi di quanto necessario per ragioni tecniche, funzionali e ambientali. Il tracciato del collegamento tra SS13 e tangenziale sud presso il sito archeologico denominato Tumulo preistorico in località Tomba è definito in sede di progetto esecutivo. [...] il progetto della viabilità di collegamento alla tangenziale sud dovrà prevedere, per le parti a confine con il SIC, interventi di ripristino vegetazionale che evitino la proliferazione di specie infestanti e ruderali e dovrà inoltre prevedere la realizzazione di barriere acustiche e visive verso il SIC.

Per quanto attiene alle zonizzazioni contermini si riportano le seguenti note: 1. art.17. E5 E - di preminente interesse agricolo edificabile: la norma ammette sia le opere di viabilità prevista sia le eventuali opere di mitigazione dell'impatto paesaggistico e acustico, sono invece vietati i disboscamenti o la trasformazione di aree già destinate a bosco o prato naturale e lo sradicamento di alberi e siepi arboree e arbustive ed estrazione di ceppaie, eccetto che di colture specializzate, se non con contestuale ricostituzione di piantagione in area contigua. Gli alberi di pregio di dimensione rilevante sono comunque conservati;

2. art.18. E5 R - di preminente interesse agricolo di rispetto: la norma ammette sia le opere di viabilità prevista sia le eventuali opere di mitigazione dell'impatto paesaggistico e acustico, sono invece vietati i disboscamenti o la trasformazione di aree già destinate a bosco o prato naturale e lo sradicamento di alberi e siepi arboree e arbustive ed estrazione di ceppaie, eccetto che di colture specializzate, se non con contestuale ricostituzione di piantagione in area contigua. Gli alberi di pregio di dimensione rilevante sono comunque conservati.

3. art.19. E6 - di interesse agricolo: la norma ammette sia le opere di viabilità prevista sia le eventuali opere di mitigazione dell'impatto paesaggistico e acustico, sono invece vietati i disboscamenti o la trasformazione di aree già destinate a bosco o prato naturale e lo sradicamento di alberi e siepi arboree e arbustive ed estrazione di ceppaie, eccetto che di colture specializzate, se non con contestuale ricostituzione di piantagione in area contigua. Gli alberi di pregio di dimensione rilevante sono comunque conservati.

4. art.26. Vincoli e criteri paesaggistici: l'articolo riguarda i beni soggetti alla disciplina della parte III° del D.lgs.42/04. La norma prevede che [...] il progetto è corredato da un programma di sistemazione dell'intera area interessata. Il programma è composto di una parte di stato di fatto, in cui sono evidenziati lo stato del luogo e il contesto territoriale, e di una parte di progetto, in cui è dimostrato come il valore paesaggistico è tutelato, recuperato e sviluppato. [...]. Il tracciato di progetto dista circa una decina di metri dal sito archeologico del Tumulo protostorico in località Tomba, vincolato (ex L.431/85) con Nota Soprintendenza FVG del 9.12.1986, per il quale oltre le tutele previste dal D.lgs.42/04, si applica anche la norma di PRGC (art.26 p.3) che prevede che [...] In area di interesse archeologico è vietato qualsiasi intervento compresa aratura con esclusione dello sfalcio del prato[...].

Per quanto riguarda le aree soggette a vincolo il P R GC individua nelle aree più prossime al tracciato:

1. i beni oggetto di tutela ai sensi dell'art.142, comma 1, lett. g) del D.lgs. n° 42/04 cioè i territori coperti da foreste e da boschi, in particolare le superfici boschive in prossimità dell'intersezione con la SP 89;
2. i beni oggetto di tutela ai sensi dell'art.142, comma 1, lett. m) del D.lgs. n° 42/04 cioè le zone di interesse archeologico, quali il Tumulo preistorico in località Tomba, vincolato con Nota Soprintendenza FVG del 9.12.1986 ;
3. al ZSC Zona Speciale di Conservazioni IT3320023 "Magredi di Campoformido", a sud della SS 13.

PRGC vigente del Comune di Lestizza:

Nella variante n° 9 di carattere generale, resa esecutiva con decreto del Presidente della Regione n° 0342 del 04.10.05, e nelle successive sette varianti è inserito il tracciato viario del II° lotto della tangenziale, che però fa riferimento al progetto definitivo del 2001. Dopo la Variante n° 9, nessuna delle successive varianti puntuali prevede modifiche al tracciato viario.

L'attuale tracciato del II° lotto della tangenziale interessa solo brevi tratti del margine settentrionale del territorio comunale, attestandosi su alcune propaggini del territorio che si giustappongono a quelle del contiguo comune di Basiliano. Solo alcuni raccordi tra l'asse principale e le viabilità esistenti, unitamente al tracciato di variante alla SP 95, coinvolgono maggiormente il territorio comunale. Il PRGC non evidenzia, per la parte interessata del territorio comunale, il tracciato del sovrappasso della strada comunale Basagliapenta- Nespolo. Il tracciato principale interessa successivamente, seppur per due brevi tratti, il territorio comunale in un contesto di aree con destinazione agricola "E4 di interesse agricolo-paesaggistico" (normate dall'art.22 delle NTA).

Procedendo verso est, il territorio comunale è interessato dalla rotatoria con la SP 10, e dal nuovo collegamento tra la SP 95 "del Madrisio" e la SP 10 con rotatoria sulla provinciale e raccordo verso est con la strada comunale Lestizza-Orgnano. Presso la rotatoria con viadotto soprastante sulla SP 10 il tracciato di raccordo attraversa la zona "E4 di interesse agricolo paesaggistico" (lato ovest del tracciato), sul lato est invece esso borda la zona D2 artigianale industriale e una zona commerciale H2 di previsione.

Il tracciato principale invece prosegue verso est contigualmente alla zona "E4.4 di protezione per futuri insediamenti" zona oggi agricola ma destinata all'eventuale ampliamento della zona produttiva (D2 "della Ferrata") sottostante.

Il PRGC prevede lo spostamento del tratto terminale della SP 95 confluyente sulla SP 10; il tratto che verrà dismesso della SP 95 nonché le aree occupate dall'attuale intersezione con

La SP 10 sono classificate dal PRGC in "zona di recupero ambientale" (art.28 quater NTA), mentre una fascia laterale alla SP 10 è classificata in "zona destinata a bosco". Per la zona a forma triangolare compresa tra le due rotatorie sulla SP 10, la strada comunale Lestizza - Orgnano e il tracciato viario principale di progetto, il PRGC prevede una zona industriale commerciale di nuova previsione. In particolare nella parte meridionale è prevista una "zona H2 commerciale" e, in adiacenza verso nord, una "zona D2 artigianale-industriale", già oggetto di pianificazione attuativa di iniziativa pubblica priva allo stato di fatto di infrastrutturazione (PRPC approvato con delibera CC n° 63 del 25.11.03). La porzione tra quest'ultima zona omogenea ed il tracciato della tangenziale è classificata in zona "E4.4 di protezione dei futuri insediamenti", quale area di riserva per una futura estensione della zona artigianale-industriale.

Le indicazioni normative del PRGC (Variante n° 22 al PRGC approvata con delibera CC del 17.05.2014) riportano le seguenti prescrizioni:

1. art. 29. Viabilità: L'indicazione grafica riportata nelle tavole di zonizzazione del PRGC riguardante la viabilità si distingue in due categorie:

1) asse del segmento stradale soggetto a vincolo preordinato all'esproprio secondo la categoria del piano strutturale riportata nelle tavole di zonizzazione;

2) asse di un futuro segmento stradale da cui si devono osservare le distanze in rapporto alla categoria del piano strutturale riportata nelle tavole di zonizzazione ma che non costituisce vincolo preordinato all'esproprio.

Le indicazioni grafiche riportate nel piano strutturale (Tavola: Struttura urbana) e non nelle tavole di zonizzazione hanno carattere prescrittivo per quanto riguarda la categoria da assegnare alla viabilità esistente e per stabilire le distanze da osservare per l'edificazione; "hanno carattere indicativo" per ordinare le previsioni contenute nei piani attuativi, nelle zone B3 o nelle varianti in regime di flessibilità.

Viabilità extraurbana

Viabilità di grande comunicazione

a) in previsione

Viabilità di interesse regionale:

a) in previsione (collegamento della SP95 alla tangenziale)

b) esistente;

c) da ristrutturare (SP95). [...]

[...] Viabilità di grande comunicazione - in previsione

Si tratta della prevista tangenziale sud di Udine (tratto tra la SS 13 e la A23 Alpe Adria). Sulla cartografia di PRGC è riportata nella posizione definita dal progetto definitivo fornito al Comune per gli adempimenti dovuti.

Interessa il territorio comunale attraversandolo per brevi tratti ma soprattutto per il collegamento con le strade provinciali SP10 e SP95, che comporta la previsione di occupare nuove aree per la viabilità e di rettificare viabilità esistente. [...]

Viabilità di interesse regionale - da ristrutturare

Interessa un segmento della SP10 (connessione tra la precedente tangenziale e la SP95). La ristrutturazione comporta l'abbattimento della prima parte del terrapieno della SP95.

La tipologia prevista dal PRGC per gli incroci a raso a quattro braccia con strade comunali è con svincolo a rotonda.

L'intersezione a raso con la strada di penetrazione della zona produttiva della Ferrata, per ammettere la svolta a sinistra, deve essere canalizzata. Non sono consentiti nuovi accessi.

Sui due lati del terrapieno e delle banchine laterali (da inerbiare) si devono prevedere filari di alberi che permettano la visibilità del territorio; sono escluse le siepi fitte. [...]

Per quanto attiene alle zonizzazioni contermini si riportano le seguenti note:

1. art. 22. E4-di interesse agricolo paesaggistico: in tali zone è vietata [...] la realizzazione di nuovi tracciati viari ad eccezione di quei segmenti riportati nel piano strutturale [...].

2. art.28 quater. Zona di recupero ambientale: comprende le aree intorno all'attuale svincolo tra SP 10 e SP 95 per le quali è previsto la destinazione di suolo agrario o di bosco; la normativa prevede:

[...] Stato di fatto[...]B. terrapieno della SP95 compreso nel progetto della Tangenziale Sud di Udine, per il quale è prevista la demolizione;

sedi stradali, provinciali e comunali, interessate dal progetto della Tangenziale Sud di Udine;

cave di prestito in prossimità dello svincolo tra le due SP10 e SP95; [...]

Obiettivi[...]

[...] B. riportare l'area alle condizioni di suolo agrario o di bosco, come previsto dalle tavole di zonizzazione; l'area destinata a bosco deve intendersi come limite minimo;

[...]

Destinazioni d'uso [...]

B. idem come zona E5 in ambiente urbano articolo 24bis; Bosco (verde rurale permanente); [...].

Indici e parametri urbanistici, edilizi e paesistici

[...]B. idem come zona E6 articolo 24bis lettere b), c), d) del titolo Stato di fatto; [...].

3. Art. 51. Area destinata a bosco: Comprende aree attualmente già interessate da formazione boschiva ed altre che il progetto della Tangenziale Sud di Udine prevede di escludere dalla viabilità.

4. Il PRGC prevede la destinazione a bosco, da realizzarsi in seguito alla riduzione delle aree a bosco esistente in seguito ai lavori ed alla razionalizzazione del territorio agrario come previsto dal Piano Strutturale.

5. Art.35. Ambito di interesse archeologico: per le fasce di rispetto determinate da un raggio di m.100 si prevede che ogni intervento trasformativo è subordinato al parere della Soprintendenza;

6. Art.26. E4.4-Zona di protezione futuri insediamenti: tali aree sono destinate al futuro sviluppo delle zone produttive e sono consentiti gli usi agricoli;

7. Art.24 ter – Elementi particolari del paesaggio agrario: nel caso di eliminazione e ricostituzione in altro sito di tali elementi nelle zone E4, E5, e E6 si dovrà mantenere

la consistenza esistente;

8. Art.28 ter – Vincoli paesaggistici e segnalazioni D.lgs. 42/04): nel caso di interventi trasformativi la loro precisa identificazione deve avvenire mediante rilievo e per la loro eventuale eliminazione parziale e totale è richiesto, salvo interventi di rilevante interesse pubblico, la ricostituzione, con medesima superficie, in aree alternative nella stessa zona omogenea.

Per quanto riguarda le aree soggette a vincolo il PRGC individua nelle aree più prossime al tracciato:

1. i beni oggetto di tutela ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. g) del D.lgs. n°42/04 cioè i territori coperti da foreste e da boschi, in particolare le superfici boschive in prossimità dello svincolo esistente tra la SP 95 "del Madrisio" e la SP 10 e lungo il confine con Basiliano;

2. aree di interesse archeologico (lungo il tracciato finale in variante alla SP 95) tutelate dall' art. 35 delle NTA di PRGC, che prevede una fascia di rispetto del raggio di m. 100 entro al quale per qualsiasi intervento è richiesto il preventivo parere della Soprintendenza.

PRGC vigente del Comune di Basiliano

Il tracciato viario era già stato recepito nel nuovo PRGC adottato con DCC n° 40 del 29.07.03 e definitivamente approvato con DGR n°2233 del 27.08.2004 (BU R n°38 del 22.09.2004).

In seguito sono state approvate diverse varianti, che però non incidono sul tracciato viario contenuto nel PRGC precedente.

Il tracciato di progetto del II° lotto della tangenziale inserito nel PRGC è quello riferito al precedente progetto definitivo del 2001, con innesto sulla SS 13 ad est attraversamento della parte meridionale del territorio comunale, solo su terreni agricoli, fino al confine con Campoformido. La zonizzazione di PRGC definisce il tracciato viario quale "Viabilità esistente/prevista", normata dall'art. 21 delle NTA.

Nella parte iniziale, nei pressi dell'innesto con la SS 13, il tracciato di PRGC prevede la realizzazione della rotatoria, che consente il collegamento con Basagliapenta, mentre più ad est per il collegamento tra Basagliapenta e Nespolo si prevede la realizzazione di un sovrappasso, con parziale cambio di sede della viabilità comunale.

Il tracciato sopra descritto risulta adiacente con aree con destinazione agricola "di preminente interesse agricolo E5" (normate dall'art. 11 delle N T A), con l'esclusione della zona della rotatoria e di alcune altre limitate zone posizionate ai lati della viabilità minore e lungo i canali classificate in aree agricole "di interesse agricolo paesaggistico E4" (art. 10 NTA) e di un breve tratto in zona con destinazione "di interesse agricolo E6" (art. 12 NTA).

Più a oriente il tracciato viario di PRGC prevede la realizzazione di un sovrappasso sulla SP 61 "di Bertiole" e di una rotatoria all'incrocio tra le SP 61 e 10, con viadotto passante per la tangenziale. Il tracciato di progetto (ed anche il PRGC) prevede inoltre per la SP 61 la sistemazione del tratto finale e una nuova intersezione (con rotatoria) con la SP 10 "del Medio Friuli", a confine con il territorio di Lestizza. Nelle tavole di PRGC sul braccio ad est della rotatoria si innesta una nuova viabilità di progetto che raggiunge la SS 13 nei pressi del Polo produttivo industriale-commerciale esistente.

In questo tratto mediano il tracciato di progetto ricade in un contesto di aree con destinazione agricola "di preminente interesse agricolo E5"; solo alcuni tratti ubicati in fasce ristrette a margine di viabilità campestri o lungo i canali irrigui sono classificati "di interesse agricolo paesaggistico E4". Nel tratto più orientale del territorio comunale, ad est della SP 10, il tracciato procede rettilineo fino al confine comunale con Campoformido. In questo tratto il PRGC prevede la realizzazione di un sovrappasso per la strada comunale Lestizza- Orgnano e di un sottopasso per la strada comunale Carpeneto-Orgnano. Anche in questo tratto finale il tracciato ricade entro aree con destinazione agricola "di preminente interesse agricolo E5" ad eccezione del solo tratto di attraversamento del "Canale di Passons" classificato in zona "di interesse agricolo paesaggistico E4".

Le indicazioni normative del PRGC vigente riportano le seguenti prescrizioni:

art. 21 A. (...) La viabilità è distinta in esistente e prevista: In spazio per la viabilità sono comunque ammessi: a) opere per la viabilità, compresi percorsi ciclabili e pedonali; b) opere di servizio arredo e protezione degli utenti; b1) opere per passaggio, raccolta e deflusso di acqua; c) opere funzionali a proprietà laterali, compatibilmente con le norme di settore; d) opere per pubblicità se non espressamente vietate.

art. 21B. (...) il tracciato e la dimensione della viabilità prevista [...] valgono come indicazione di massima. L'opera può discostarsi per quanto necessario per ragioni tecniche, funzionali e ambientali. [...] Le linee interne alla viabilità nella zonizzazione non hanno valore vincolante [...] La viabilità prevista in zone E ove comportante una rilevante alterazione paesaggistica è fiancheggiata da verde prevalentemente autoctono a macchie;

Per quanto attiene alle zonizzazioni contermini si riportano le seguenti note:

1. art. 10. Zona E4 - di interesse agricolo paesaggistico: in tale zona sono ammesse tra le altre, [...] opere di mitigazione dell'impatto paesaggistico di opere; [...] opere per la viabilità prevista; mentre [...] è vietato il [...] disboscamento e comunque trasformazione di aree di bosco, incolto o prato naturale; nonché [...] lo sradicamento di alberi ed estrazione di ceppaie, se non con contestuale ricostituzione di piantagione nella stessa area o contigua o per realizzare opera pubblica;

2. art.11. Zona E5 - di preminente interesse agricolo: in tale zona sono ammesse tra le altre, [...] opere di [...] mitigazione dell'impatto paesaggistico di opere; e opere [...] per viabilità prevista.

L'art22 bis delle N T A "Vincolo culturale" norma i beni tutelati dalla parte II del D.lgs. s.42/04. [...] In bene soggetto a vincolo culturale di cui al D.lgs. 42/2004, parte seconda, sono vietate distruzione, danneggiamento o uso non compatibile con il carattere storico od artistico oppure tale da creare pregiudizio alla sua conservazione. [...] la demolizione anche con successiva ricostruzione e l'esecuzione di opere e lavori di qualsiasi genere su bene

culturale è subordinata ad autorizzazione del sovrintendente ai Ba o i Bap. Resta salva l'applicazione di procedure diverse previste dalla legge. [...] e inoltre [...] Su bene soggetto a vincolo culturale e lungo le strade site nel suo ambito o in sua prossimità è vietato collocare cartelli o altri mezzi di pubblicità salvo autorizzazione o parere favorevole del soprintendente per i Ba o i Bap.

L'art. 23 delle NTA "Vincoli e criteri paesaggistici" norma i beni tutelati dalla parte III del D.lgs. 42/04. Nelle aree ricadenti nel vincolo: [...]il progetto per realizzazione di opere soggette ad autorizzazione paesaggistica, è corredato da elaborati indicanti, lo stato attuale del bene interessato, gli elementi di valore paesaggistico presenti, gli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte e gli elementi di mitigazione e di compensazione necessari. [...].

Per quanto riguarda le aree soggette a vincolo il PRGC individua nelle aree più prossime al tracciato:

1. i beni oggetto di tutela ai sensi dell'art.142, comma 1, lett. g) del D.lgs. n°42/04 cioè i territori coperti da foreste e da boschi in particolare alcune superfici boschive lungo la SP 10;
2. i beni culturali tutelati ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. n° 42/04, quali il Tumulo sepolcrale di Prato Tosone (vincolato con DM 07.04.1987), ubicato nella parte sud del territorio comunale, che dista dal tracciato della tangenziale in progetto circa 300 metri;
3. altre aree di interesse archeologico tutelate dall' art. 22 delle NTA di PRGC, poste ad una distanza minima di 100 metri circa dal tracciato viario;
4. le zone militari e i relativi vincoli esterni, in particolare la zona dell'aeroporto militare di Rivolto, con fascia esterna di 30 metri dalla recinzione e con limiti alle altezze delle coltivazioni e a quelle delle costruzioni entro un raggio di 1000 metri da un punto interno dell'aeroporto. E' inoltre individuata, ad est di Basagliapenta, una ulteriore area militare ospitante un'antenna radio con 100 metri di fascia di rispetto entro la quale le altezze di coltivazioni e costruzioni non devono superare m. 3,25. Il tracciato della tangenziale in progetto non rientra entro il perimetro di tali fasce di rispetto.

3.1.2 Pianificazione di settore

Gli strumenti di pianificazione di settore di riferimento per il progetto in esame sono fondamentalmente riconducibili:

Per quanto attiene la pianificazione di settore di livello regionale a:

- Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica (PRITM - 2011)
- Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (RCIR -2006)

Per quanto attiene la pianificazione di settore di livello provinciale a:

- Variante n°2 al Piano Provinciale della Viabilità della Provincia di Udine (PPV – Ud – 2013)
- Piano Urbano per la Mobilità dell'area Udinese (PUM – 2011)

Per quanto attiene la pianificazione di settore di livello comunale a:

- Piano Urbano del Traffico (PUT) e Piano Locale di Viabilità e del trasporto ciclistico (PCVC) del Comune di Campoformido
- Piano Generale del Traffico Urbano(PGTU) del Comune di Basiliano

Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica

Il Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica (PRITMML), approvato con delibera della Giunta Regionale n° 2318/2011, costituisce il quadro di riferimento strategico per l'individuazione degli interventi di natura infrastrutturale, gestionale e istituzionale finalizzati al conseguimento di un sistema integrato dei trasporti.

Per le infrastrutture viarie, il Piano modifica le previsioni del PURG come variate a seguito dell'entrata in vigore del Piano regionale della viabilità, definisce l'assetto viario territoriale regionale e individua l'azione programmatica degli interventi (azioni) da attuare sulla rete autostradale e sulla rete stradale di primo livello.

Tale assetto è rappresentato dal grafo della viabilità di primo livello (Tavola1b) e dalle Schede esplicative del grafo delle infrastrutture autostradali e viarie di primo livello (Allegato 1b/bis).

Nel Piano vengono inoltre individuate le “azioni” da prevedersi sulla rete ferroviaria e sul sistema dei nodi portuali, interportuali e aeroportuali, nell’ottica di una piattaforma logistica regionale, nella prospettiva di individuare la centralità della Regione Friuli Venezia Giulia quale punto di connessione dei due grandi assi di trasporto che si incrociano proprio nel territorio regionale: il Corridoio V – Progetto prioritario n.6 e il Corridoio Adriatico Baltico.

Relativamente alla rete stradale l’obiettivo è quello di migliorare la qualità del sistema valorizzando le strutture esistenti e concentrando il traffico su un numero limitato di direttrici principali allo scopo di convogliare il traffico di transito e di separarlo da quello diretto e locale. Tali interventi sono inoltre in grado di assicurare, nel rispetto dell’ambiente e del territorio, oltre ad un adeguato livello di servizio per i flussi di traffico, anche l’aumento della sicurezza e la riduzione dell’incidentalità.

Il Piano è supportato da scenari infrastrutturali e della mobilità, sia attuali (2009) che previsti per il breve periodo (2015), che sono stati analizzati con l’ausilio di un modello di simulazione della rete stradale (grafo) e della mobilità (matrici di origine/destinazione del traffico). Gli scenari futuri consentono di valutare gli effetti dell’attuazione del Piano sull’utilizzo della rete stradale e sulla risposta che questa potrà garantire a fronte della domanda di mobilità futura.

Il Piano definisce in ordine gerarchico tre categorie:

- la rete primaria costituita dalla rete autostradale e relativi raccordi (di collegamento nazionale /internazionale), a servizio della mobilità di transito e scorrimento di ampio raggio (sia interna che di penetrazione/uscita regionale) e nei confronti della mobilità internazionale. I raccordi autostradali connettono la rete autostradale a quella di livello immediatamente inferiore, la rete principale. Nel complesso consente un elevato livello di servizio e sicurezza.
- la rete stradale regionale di 1° livello (di collegamento regionale/nazionale), avente le funzioni di rete principale con il compito di distribuzione sul territorio regionale dei movimenti proveniente dalla rete primaria, nonché di collegamento con i capoluoghi di provincia e con importanti nodi funzionali come interporti, porti, aeroporti ecc.
- le penetrazioni urbane: sono costituite da tratti di strade extraurbane che assolvono prioritariamente le funzioni di accesso alle aree urbane dei capoluoghi di provincia. Dovrà essere consentito un adeguato livello di servizio e sicurezza.

La rete stradale regionale di primo livello ha il compito di svolgere le seguenti funzioni di servizio:

- transito e scorrimento veloce sul territorio regionale;
- collegamento con e tra i capoluoghi di provincia;
- collegamento con importanti nodi funzionali.

Il Piano individua e riconosce il tracciato in esame tra le reti viarie di primo livello definendolo “completamento della tangenziale a sud di Udine”.

Come tale il Piano ne individua come caratteristica tecnico-geometrica la sezione tipo C1, ai sensi del DM 05.11.2001 e come livello di servizio minimo il livello di servizio “C” (Highway Capacity Manual-HCM).

Rete delle Ciclovie di interesse regionale

All’interno del “Sistema della mobilità sostenibile” la Regione Friuli Venezia Giulia ha individuato, con delibera della Giunta Regionale n° 2297/2006, nove percorsi ciclopeditoni prioritari che costituiscono la struttura principale di Ciclovie del territorio regionale.

Tra queste è di interesse per lo Studio in oggetto il percorso n°4 – Ciclovia della pianura e del Natisone, che da Stevenà prosegue fino al valico di Stupizza, che interseca l’ambito territoriale di riferimento al progetto in esame nel tratto tra Basagliapenta e Villacaccia lungo via Paschini.

Attualmente la pista ciclabile è in previsione, ma non è ancora stata oggetto di progettazione di dettaglio.

Piano della Viabilità della Provincia di Udine

Il Piano Provinciale della Viabilità della Provincia di Udine (PPV-Ud), originariamente redatto nel 1991, è stato modificato nel 1999 con la redazione della Variante n°1. Con deliberazione del Consiglio provinciale del 18.12.2013 è stata inoltre approvata la Variante n° 2. Il PPV-Ud struttura l’assetto della viabilità della provincia nel quadro generale della rete di livello regionale definita dagli strumenti regionali di pianificazione settoriale e definisce, in seguito ad una attenta analisi territoriale, gli assestamenti alla rete dettati da problemi localizzativi dei singoli tracciati viari.

Per quanto attiene la rete della viabilità di grande comunicazione, la struttura definita dal PRITMML viene confermata nei suoi elementi essenziali.

Il Piano prevede espressamente il nuovo tracciato del II° lotto della Tangenziale Sud di Udine classificandolo come "strade statali/regionali con progetto in itinere".

Vengono inoltre individuati:

- l'adeguamento in sede della SP 95, classificata come "strada provinciale di importanza primaria";
- il riconoscimento di "strada provinciale di importanza primaria" della SP 10 "del Medio Friuli".

Piano Urbano per la Mobilità dell'area Udinese

L'ambito di intervento prevalente del Piano Urbano della Mobilità (PUM) per l'area udinese è il sistema metropolitano costituito da Udine e dai comuni di Campoformido, Pozzuolo del Friuli e Tavagnacco. Udine è l'ente realizzatore di questo importante strumento di pianificazione della mobilità pubblica e privata, con un'area di studio che si estende per 18 Comuni e una popolazione insediata di oltre 210.000 abitanti.

Il Piano è stato approvato, oltre che dagli altri enti, dai comuni di Campoformido e Pozzuolo del Friuli con deliberazioni dei consigli comunali rispettivamente n°54 e n°66, entrambe di Il PUM configura, in modo interdisciplinare e integrato, un sistema di azioni progettuali orientate a potenziare, riorganizzare e armonizzare i sistemi infrastrutturali di mobilità pubblica e privata. All'interno del territorio di studio si configurano interventi nei differenti modi (reti viarie, sosta, TPL su gomma, mobilità dolce, reti di pubblico trasporto, nodi per le merci) e assume anche la funzione di strumento di verifica trasportistica per le valutazioni di efficienza-efficacia delle azioni progettuali proposte.

I temi di intervento previsti dal Piano Urbano della Mobilità per l'area udinese sono:

1. interventi infrastrutturali nel settore della circolazione;
2. interventi nel sistema della sosta;
3. interventi di nuova qualità urbana;
4. interventi nel sistema del trasporto pubblico;
5. nuove politiche di mobilità sostenibile: il car sharing ed il bike sharing;
6. la distribuzione delle merci in ambito urbano.

Le analisi di mobilità hanno evidenziato un forte squilibrio, per l'area vasta udinese, tra i sistemi di pubblico trasporto, rispetto al traffico automobilistico privato. Il riparto modale al 2010, per l'intera area vasta udinese, è infatti del 76,4% per i mezzi privati (62.182 spostamenti), del 10,7% per i mezzi pubblici (8.700 spostamenti) e del 12,9% per la componente piedi/bici (10.491 spostamenti). Considerato che lo scenario elaborato al 2025 presenta, pur in presenza di interventi infrastrutturali importanti, il permanere in particolare nell'area urbana udinese di situazioni di criticità il Piano contiene inoltre strategie di diversione modale dall'auto ai sistemi di pubblico trasporto e, dall'auto, alla ciclabilità.

Il PUM, accanto a interventi nella infrastrutturazione viaria, infatti propone:

- sistemi di trasporto pubblico, prevalentemente in sede propria o riservata ad alta capacità e rapidità, in modo da incrementare le velocità commerciali e l'affidabilità dei servizi;
- sistemi di mobilità dolce, prevalentemente ciclabili o ciclo-pedonali, in grado di coprire coppie origine - destinazione oggi impropriamente intercettate dalla modalità auto;
- riorganizzazione dei nodi del pubblico trasporto con particolare riferimento al nodo stazione-terminal bus e all'attrezzaggio delle fermate;
- sistemi alternativi all'utilizzo dell'auto privata attraverso la condivisione del mezzo sia per gli spostamenti individuali (car sharing) che per la distribuzione delle merci (city logistic).

L'ambito extraurbano del PUM è confermato dall'esame e dalla condivisione delle strategie viarie programmate della Regione e della Provincia per l'hinterland udinese, interventi che spaziano dal completamento dell'orbitale intorno alla città di Udine, (ultimando il sistema tangenziale tra la SP 15 di Faedis, la SS 54 del Friuli, la SR 56 di Gorizia e la SR 352 di Grado), al nuovo collegamento tra la SS 13 e lo svincolo A23 (Tangenziale Sud) e alla ristrutturazione della SS 13 tra Tricesimo e Tarcento.

Il Piano riconosce che "gli interventi programmati da Provincia e Regione, con nuove varianti esterne agli abitati, mirano a fluidificare e a mettere in sicurezza la circolazione nella conurbazione udinese, allontanando il traffico di attraversamento dai principali centri urbani (da Campoformido, a Remanzacco, a Tarcento e Tricesimo). Il

completamento della maglia viaria, coadiuvato da un'efficiente politica di regolamentazione della circolazione (da un sistema di indirizzamenti e segnaletica a limitazioni per alcune classi veicolare negli archi viari urbani), permette di allontanare definitivamente il traffico di attraversamento, migliorando la circolazione e la qualità urbana nei comparti residenziali". In particolare nell'ambito dell'azione 4 (il PUM sviluppa sistemi orbitali di circolazione degli automezzi e definisce strategie di penetrazione nei centri urbani che favoriscano la circolazione esterna con assi di penetrazione radiali (a petalo) al fine di ridurre il traffico nelle aree residenziali) il Piano indica come strategico il completamento delle tangenziali (sud ed est).

Pianificazione urbana del traffico

Gli strumenti di pianificazione urbana del traffico di riferimento per il progetto in esame sono riconducibili:

per quanto attiene la pianificazione di settore di livello comunale a:

- Piano Locale di Viabilità e trasporto ciclistico e Piano Urbano del Traffico del Comune di Campoformido (PCVC);
- Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Basiliano (PGTU).

In questo ambito la Regione Friuli Venezia Giulia dispone di una propria legislazione specifica che prevede, con l'art.11 della L R 41/86, da parte dei comuni maggiori, o caratterizzati da particolari situazioni di traffico, l'adozione dello strumento di programmazione quale il Piano Comunale del Traffico e con la LR 14/93 il Piano locale di viabilità e del trasporto ciclistico.

Nell'ambito dei comuni interessati dal tracciato del II° lotto della tangenziale sud sono stati reperiti i seguenti strumenti, come di seguito dettagliato.

Piano locale di viabilità e del trasporto ciclistico e piano urbano del traffico di Campoformido

Il Piano, redatto ai sensi della LR n°14/93 che prevede l'adozione di un Piano regionale della viabilità e del trasporto ciclistico, riguarda "il sistema ciclabile comunale, garantendo la connessione con piani e progetti sovraordinati e l'interconnessione con gli altri sistemi di trasporto locale".

Nel PCVC (adottato ma non approvato dal Consiglio Comunale), che prende inoltre atto delle indicazioni contenute nel Piano Provinciale per le Piste Ciclabili della Provincia di Udine, sono contenuti due collegamenti ciclabili, definiti "strutturali", che interessano direttamente il tracciato della tangenziale di progetto.

In particolare l'itinerario ciclabile denominato EO 2 "Itinerario ciclabile Udine-Basaldella-Campoformido", già esistente nel tratto Basaldella-Campoformido con pista ciclabile sul lato nord della SP 89 (ai margini del perimetro aeroportuale) e previsto in prosecuzione verso il centro di Campoformido, si sovrappone al tracciato della bretella di collegamento tra tangenziale sud e la SS 13.

Un secondo itinerario denominato NS 3 "Itinerario ciclabile Colloredo di Prato-Bressa-Campoformido-Carpeneto", con andamento nord-sud, dopo aver attraversato Campoformido si sviluppa per lo più seguendo la viabilità agricola esistente presso il sito archeologico del Tumolo preistorico in località Tomba e poi verso l'abitato di Carpeneto. Il collegamento ciclabile intercetta prima la bretella di collegamento con la SS 13 a sud della SP 89 per Basaldella e poi il tracciato dell'asse principale della tangenziale, m. 400 a est dell'intersezione con la SP 89.

Il Piano Urbano del Traffico, approvato con delibera CC n° 66 del 17.12.2009, analizza la mobilità e determina interventi per i soli centri abitati di Campoformido e Basaldella.

Interessante è notare che tali interventi, specie a Campoformido, sono subordinati alla realizzazione di un by-pass dell'abitato, così come previsto da uno studio allegato alla Variante al PRGC n° 58 adottata con delibera CC n° 25 del 20.04.2009. Lo stesso Consiglio Comunale, in sede di adozione, ha però deciso di stralciare la previsione del by-pass in quanto "Alla data odierna risulta manifesta la volontà dell'amministrazione regionale di richiedere la procedura di VIA per quanto riguarda la Tangenziale Sud. In attesa di meglio comprendere gli scenari sovracomunali che incidono sulla viabilità locale, si propone di adottare la Variante n. 58 al PRGC ad eccezione del by-pass identificato in cartografia con il n. 8."

In sede di approvazione dello strumento urbanistico è stato inserito il tracciato del Progetto Definitivo del II° lotto della Tangenziale Sud del 2006.

Piano Generale del Traffico Urbano di Basiliano

Il Piano Generale del Traffico Urbano, approvato con delibera CC n° 79 del 08.11.2005, relativamente alla maglia viaria strutturale del territorio comunale recepisce la proposta del II° lotto della Tangenziale sud di Udine nonché le previsioni degli strumenti di settore a scala regionale e provinciale.

In particolare esso contiene la riqualificazione dell'attuale sedime della SS 13, mediante la realizzazione di una serie di roatorie sulle intersezioni nevralgiche dell'asta, che, citate in ordine procedendo da est verso ovest, corrispondono a:

- l'intersezione con via V. Veneto, principale accesso ad Orignano dalla statale;
- l'intersezione con via Corecian, dove si innesterà anche la bretella sud di collegamento alla SP 10 e che al momento non consente le svolte a sinistra;
- l'intersezione semaforica con la SP 10 (viale Europa Unita a nord e via S. Marco a sud), caratterizzata da un tasso di incidentalità (16.5) e di lesività (1.05) elevatissimi.

Una volta realizzato il II° lotto in argomento il Piano prevede interventi strutturali sulla sezione stradale, che adeguino la suddivisione degli spazi favorendo l'inserimento a bordo strada di percorsi ciclopeditoni, la creazione di adeguati spazi per le fermate del trasporto collettivo, l'inserimento di isole spartitraffico a protezione di un numero consono di attraversamenti ciclopeditoni, ecc.

Pianificazione del risanamento della qualità ambientale

Piano Regionale di Miglioramento della Qualità dell'aria

In attuazione della LR 16/07, la Regione ha inteso dare attuazione, nel proprio ambito di competenza, ai decreti legislativi n° 351/99, n° 183/04 e n° 152/06, tutti riguardanti la qualità dell'aria. In particolare nel Capo II della LR 16/07 "Pianificazione regionale della gestione della qualità dell'aria" agli articoli 8, 9 e 10 vengono previsti e definiti, rispettivamente, il Piano di Azione Regionale, il Piano Regionale di Miglioramento della Qualità dell'aria ed il Piano Regionale di mantenimento della qualità dell'aria.

Nel dettaglio, il Piano di Azione Regionale si basa sulla valutazione dell'aria a scala locale sul territorio regionale e deve contenere misure volte alla prevenzione, al contenimento ed al controllo, nel breve periodo, del rischio di superamento dei valori limite degli inquinanti atmosferici.

Il Piano Regionale di Miglioramento della Qualità dell'aria comprende gli strumenti volti a garantire il rispetto dei valori limite degli inquinanti entro i termini stabiliti ai sensi del D.L. gs. 351/99 ed il raggiungimento, attraverso l'adozione di misure proporzionate, dei valori bersaglio dei livelli di ozono.

Il Piano Regionale di mantenimento della qualità dell'aria deve prevedere infine misure volte a conservare i livelli degli inquinanti al di sotto dei valori limite nonché a mantenere, attraverso l'adozione di misure proporzionate, i livelli di ozono al di sotto degli obiettivi a lungo termine.

Con deliberazione n°913/10, la Giunta Regionale ha approvato i documenti inerenti il "Piano regionale di miglioramento della qualità dell'aria". Di particolare interesse è l'apparato analitico contenuto nella proposta di piano, che comprende anche l'elaborazione dei scenari attuali e futuri della qualità dell'aria. In particolare sono state individuate zone critiche, di mantenimento e di risanamento.

I comuni interessati dall'AdP rientrano in tali zone. Una descrizione approfondita si trova nel capitolo dedicato alla componente ambientale "Aria".

Le strategie che il Piano individua per il miglioramento della qualità della risorsa risultano articolate in misure riguardanti il settore dei trasporti, dell'energia e della comunicazione gestione del Piano.

Con riferimento al collegamento viario, si riportano le seguenti strategie per la riduzione delle emissioni da sorgenti diffuse, riguardanti i trasporti:

1. Misura 1: Sviluppo di una mobilità sostenibile delle merci e delle persone nel territorio regionale;
2. Misura 6: Divieto di circolazione dei veicoli pesanti (portata > 7,5t) privati all'interno delle aree urbane.

Piano di azione regionale di cui all'art. 8 della LR 16/2007

Approvato con DPR n° 10/2012, il Piano ha come obiettivo la gestione a livello regionale dei fenomeni acuti di inquinamento atmosferico attraverso la zonizzazione del territorio regionale sulla base delle pressioni relative all'inquinamento atmosferico e la gestione del rischio e dei superamenti dei limiti di qualità dell'aria.

Appartenenti a quest'Ultimo argomento sono le azioni intraprese dal Piano distinte in tre gruppi: azioni diffuse, locali e puntuali.

In particolare l'azione locale A4 prevede la predisposizione dei Piani di Azione Comunali; nel territorio considerato le Amministrazioni coinvolte sono:

- Autovie Venete S.p.A. Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia;
- Ente Capofila Enti Convocati;
- Comune di Udine;
- Campoformido;
- Martignacco;
- Pagnacco;
- Pasian di Prato;
- Pavia di Udine;
- Povoletto;
- Pozzuolo del Friuli;
- Pradamano;
- Reana del Rojale;
- Remanzacco;
- Tavagnacco;
- Provincia di Udine.

Alla data odierna né Campoformido né Pozzuolo del Friuli si sono dotati di Piano d'Azione Comunale.

Pianificazione acustica

Piano comunale di classificazione acustica del Comune di Basiliano

Il Piano di classificazione acustica del Comune di Basiliano, approvato con delibera CC n° 14 del 16.02.2011, è finalizzato alla prevenzione, alla tutela, alla pianificazione e al risanamento dell'ambiente esterno e abitativo dall'inquinamento acustico, ai sensi della L R 16/07.

Il PCCA suddivide il territorio comunale in zone omogenee dal punto di vista della classe acustica. Ai sensi del DPCM 14.11.1997, per ciascuna classe acustica, sono definiti i valori limite di emissione, i valori limite assoluti di immissione, i valori di attenzione e di qualità.

Tra le attività rumorose regolamentate sono inclusi i cantieri stradali e le infrastrutture di trasporto stradale.

Per le infrastrutture di trasporto stradale il Piano, tenendo conto della classificazione delle strade, recepisce i valori limiti di immissione di cui al DP R 142/04. In particolare il tracciato in esame, rientrando tra quelle di nuova realizzazione, viene classificato nelle strade di tipo B–extraurbana principale, che prevede una fascia di pertinenza di ampiezza pari a 250 metri per ciascun lato dell'infrastruttura, a cui vengono associati i valori limite fissati dal decreto sopracitato, differenziati per tipologia di ricettore (ricettori sensibili e altri ricettori).

Ai sensi del DPR 142/04, i valori limite sono di seguito rappresentati:

Tipo di strada (secondo Codice della Strada)	Sottotipi ai fini acustici	Ampiezza fascia di pertinenza (m)	Scuole (*), ospedali, case di cura e riposo		Altri ricettori	
			Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)
B – extraurbana principale	-	250	50	40	65	55

(*)per le scuole vale il solo limite diurno

All'esterno delle fasce di pertinenza il rumore originato dall'infrastruttura stradale concorre al raggiungimento dei valori assoluti di immissione e di attenzione e qualità.

La classificazione acustica stabilita dal Piano all'esterno della fascia sopra citata, relativamente al territorio interessato dal tracciato in esame, è quella della Classe II, con valori di qualità pari, per il periodo diurno (06-22), di 52 dB(A) e per quello notturno di 42 dB(A).

Il Piano riprende infine le indicazioni della LR 16/07 che prescrive per i progetti sottoposti a valutazione di impatto ambientale (e riguardanti strade di tipo B) devono essere corredati dalla documentazione di impatto acustico.

Piano comunale di classificazione acustica del Comune di Pozzuolo del Friuli

Il Piano di classificazione acustica del Comune di Pozzuolo del Friuli, adottato con delibera CC n° 41 del 27.11.2014 e in corso di approvazione definitiva, è finalizzato, secondo le indicazioni della LR 16/07, alla prevenzione del deterioramento acustico delle zone non inquinate e al risanamento di quelle dove si riscontrano livelli di rumorosità ambientale capaci di poter incidere negativamente sulla salute della popolazione residente.

Il PCCA suddivide il territorio comunale in zone omogenee dal punto di vista della classe acustica.

Ai sensi del DPCM 14.11.1997, per ciascuna classe acustica, sono definiti i valori limite di emissione, i valori limite assoluti di immissione, i valori di attenzione e di qualità.

Per le infrastrutture di trasporto stradale, in particolare la SR 353 è interessata da notevoli flussi di veicoli leggeri e pesanti. Per le infrastrutture di trasporto stradale il Piano, tenendo conto della classificazione delle strade, recepisce i valori limiti di immissione di cui al DPR 142/04. In particolare, il tracciato della tangenziale, rientrando tra quelle di nuova realizzazione, viene classificato nelle strade di tipo B – extraurbana principale, che prevede una fascia di pertinenza di ampiezza pari a 250 metri per ciascun lato dell'infrastruttura, a cui vengono associati i valori limite fissati dal decreto sopracitato, differenziati per tipologia di ricettore (ricettori sensibili e altri ricettori).

Ai sensi del DPR 142/04, i valori limite sono di seguito rappresentati:

Tipo di strada (secondo Codice della Strada)	Sottotipi ai fini acustici	Ampiezza fascia di pertinenza (m)	Scuole (*), ospedali, case di cura e riposo		Altri ricettori	
			Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)
B – extraurbana principale	-	250	50	40	65	55

(*) per le scuole vale il solo limite diurno

All'esterno delle fasce di pertinenza il rumore originato dall'infrastruttura stradale concorre al raggiungimento dei valori assoluti di immissione e di attenzione e qualità.

La classificazione acustica stabilita dal Piano all'esterno della fascia sopra citata, relativamente al territorio interessato dal tracciato in esame, è quella della Classe I, con valori di qualità pari, per il periodo diurno (06-22), di 50 dB(A) e per quello notturno di 40 dB(A) per l'ambito del Cormor, della Classe II, con 55 e 45 dB(A), per le aree agricole esterne, della Classe III, con 60 e 50 dB(A), per le aree agricole prossime alle zone residenziali e della Classe IV, con 65 e 55 dB(A), per le aree residenziali.

Per i cantieri stradali il Piano, con il Regolamento acustico comunale ai sensi dell'art.6 della L.447/95 e dell'art. 20 della LR 16/07, prevede la possibilità di richiedere l'autorizzazione in deroga ai limiti vigenti. Le domande di autorizzazione dovranno essere redatte secondo le specifiche indicazioni riportate dal Regolamento.

Nel caso di cantieri per i quali si preveda un impatto acustico particolarmente elevato o che si protragga in periodo notturno il Comune può richiedere la presentazione di una valutazione d'impatto acustico redatta dal tecnico competente definito ai sensi dell'art. 2, commi 6 e 7 della Legge n°447/95, oppure un piano di monitoraggio acustico dell'attività di cantiere.

In presenza di specifici macchinari e/o lavorazioni potenzialmente idonei a produrre elevati livelli di inquinamento acustico presso i ricettori, per caratteristiche di intensità, di durata e di posizionamento, il Comune può fissare nell'autorizzazione in deroga particolari restrizioni.

Il Piano riprende infine le indicazioni della LR 16/07, art. 28, che prescrive che i progetti sottoposti a valutazione di impatto ambientale (e riguardanti strade di tipo B) devono essere corredati dalla Relazione di valutazione di impatto acustico.

Il Regolamento acustico comunale inoltre prevede che "all'interno dei cantieri edili, stradali ed assimilabili", le macchine in uso dovranno operare in conformità al Decreto Legislativo 4 settembre 2002, n. 262 "Attuazione della direttiva 2000/14/CE concernente l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto" ed alle successive integrazioni e modifiche. Per i macchinari e le attrezzature non disciplinati dal citato D.lgs. 262/2002, dovranno, comunque, essere adottati tutti gli accorgimenti tecnici (ad es. regolare manutenzione delle apparecchiature) e gestionali atti a minimizzare l'impatto acustico verso l'esterno.

3.1.3 Piano di gestione del rischio di alluvioni del distretto idrografico delle Alpi Orientali

Il Comitato Istituzionale congiunto dell'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta e Bacchiglione e dell'Adige che costituiscono il Distretto delle Alpi Orientali ha approvato il primo Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni³ (PGRA). Il Piano contiene misure di riduzione del rischio, conseguente a eventi alluvionali, concertate e coordinate a livello di bacino idrografico e incentrate sulla prevenzione, protezione e preparazione.

Le Autorità di bacino del fiume Adige e dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta e Bacchiglione, di concerto con Regioni del Veneto e Friuli Venezia Giulia, le Province Autonome di Trento e Bolzano, nonché con il Dipartimento nazionale della protezione civile, hanno elaborato il primo piano di gestione del rischio di alluvioni. Tale piano è richiesto dall'Unione Europea per ridurre le conseguenze negative per la salute umana, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche connesse con gli eventi alluvionali come previsto dalla Direttiva europea (2007/60/CE), nota anche come Direttiva Alluvioni, al fine di istituire infatti un quadro per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvioni.

In questo contesto l'Unione Europea ha richiamato la necessità di osservare alcuni principi basilari per gestire il rischio:

- principio di solidarietà, per trovare una equa ripartizione delle responsabilità, per mitigare una condizione di pericolo e rischio. Principio di integrazione tra la Direttiva Alluvioni e la Direttiva Acque 2000/60/CE, quale strumento per una gestione integrata dei bacini idrografici, sfruttando le reciproche potenzialità e sinergie nonché benefici comuni;
- migliori pratiche e migliori tecnologie disponibili, per valutare le possibili criticità del territorio e mitigare le conseguenze di una possibile alluvione;
- principi di proporzionalità e sussidiarietà, per garantire un elevato grado di flessibilità a livello locale e regionale, in particolare per l'organizzazione delle strutture e degli uffici;
- sostenibilità dello sviluppo, per promuovere politiche comunitarie di livello elevato per la tutela ambientale (principio riconosciuto nella carta europea dei diritti fondamentali dell'UE);
- partecipazione attiva, da promuovere presso i portatori d'interesse. Il Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA) sarà aggiornato obbligatoriamente ogni 6 anni.

Il Piano è caratterizzato da scenari di allagabilità e di rischio idraulico su tre differenti tempi di ritorno (30, 100, 300 anni). La mitigazione del rischio è stata affrontata interessando, ai vari livelli amministrativi, le competenze proprie sia della Difesa del Suolo (pianificazione territoriale, opere idrauliche e interventi strutturali, programmi di manutenzioni dei corsi d'acqua), sia della Protezione Civile (monitoraggio, presidio, gestione evento e post evento), come stabilito dal D.Lgs. 49/2010 di recepimento della Direttiva Alluvioni.

³ L'approvazione con Delibera del Comitato Istituzionale congiunto dell'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta e Bacchiglione e dell'Adige avvenuta in data 3 marzo 2016.

Le misure di piano individuate per le azioni di mitigazione in tal senso sono state sviluppate secondo le seguenti linee di azione:

Prevenzione (M2): agisce sulla riduzione della vulnerabilità e dell'esposizione dei beni (edifici, infrastrutture, patrimonio culturale, bene ambientale), concetti che descrivono la propensione a subire danneggiamenti o la possibilità di ricadere in un'area allagata.

Protezione (M3): agisce sulla pericolosità, vale a dire sulla probabilità che accada un evento alluvionale. Si sostanzia in misure, sia strutturali che non strutturali, per ridurre la probabilità di inondazioni in un punto specifico.

Preparazione (M4): agisce sull'esposizione, migliorando la capacità di risposta dell'amministrazione nel gestire persone e beni esposti (edifici, infrastrutture, patrimonio culturale, bene ambientale) per metterli in sicurezza durante un evento alluvionale. Si sostanzia in misure quali, ad esempio, l'attivazione/potenziamento dei sistemi di allertamento (early warning system), l'informazione della popolazione sui rischi di inondazione (osservatorio dei cittadini) e l'individuazione di procedure da attivare in caso di emergenza.

Ripristino (M5): agisce dopo l'evento alluvionale da un lato riportando il territorio alle condizioni sociali, economiche ed ambientali pre-evento e dall'altro raccogliendo informazioni utili all'affinamento delle conoscenze.

Non è stato considerato lo scenario di non intervento.

Le scelte del PGRA sono state individuate in stretto coordinamento con le Amministrazioni centrali e locali (MATTM, MIBACT, DNPC, ISPRA, Regioni e Province Autonome) e condivise con i portatori di interesse in 50 incontri pubblici distribuiti sul territorio distrettuale in circa 3 anni.

La strategia di Piano privilegia le misure di Prevenzione e Preparazione, coordinandosi con gli obiettivi della direttiva 2000/60/CE. Le misure strutturali di Protezione presenti nel PGRA sono peraltro coerenti con le attività della Struttura di Missione della Presidenza del Consiglio dei Ministri (#ItaliaSicura).

Il PGRA è stato sottoposto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica al termine della quale è stato emesso dall'Autorità competente (MATTM e MIBACT) il relativo Parere Motivato positivo (DM n. 247 del 20/11/2015).

Il Piano si struttura su 4 obiettivi ampiamente rappresentabili e riconoscibili ai diversi aspetti inerenti i corrispondenti beni da salvaguardare.

Da tali obiettivi ne discendono alcuni che li specificano; la struttura degli obiettivi del Piano viene quindi identificata come nella seguente tabella.

OBIETTIVI DEL PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO DI ALLUVIONI	
OS1 - Riduzione delle conseguenze negative delle alluvioni per la salute umana	1.1 Tutela della salute da impatti diretti o indiretti, quali potrebbero derivare dall'inquinamento o interruzione dei servizi legati alla fornitura di acqua.
	1.2 Tutela delle comunità dalle conseguenze negative, come ad esempio gli impatti negativi sulla governance locale, interventi di emergenza, istruzione, sanità e servizi sociali (come gli ospedali).
OS2 -Riduzione delle conseguenze negative delle alluvioni per l'ambiente	2.1 Tutela delle aree protette/corpi idrici (rete natura 2000, acque potabili, zone balneabili) dalle conseguenze permanenti o di lunga durata delle alluvioni.
	2.2 Tutela dall'inquinamento provocato in conseguenza dell'interessamento da parte di alluvioni di fonti industriali (EPRT o SEVESO), puntuali o diffuse anche con riferimento alle aree antropizzate.
	2.3 Altri potenziali impatti ambientali negativi permanenti o di lunga durata, come quelli sul suolo, biodiversità, flora e fauna, ecc..
OS3 - Riduzione delle conseguenze negative delle alluvioni per il patrimonio culturale	3.1 Tutela dei beni archeologici, architettonici e storico artistici (ad esempio monumenti e aree archeologiche, musei, biblioteche, luoghi di culto, depositi di beni culturali, immobili dichiarati di interesse culturale o contenitori di beni culturali) e dei beni paesaggistici (in particolare ville, giardini e parchi non tutelati dalle disposizioni della parte II del D.lgs. 42/2004, che si distinguono per la loro non comune bellezza, centri e nuclei storici, zone di interesse archeologico) dalle conseguenze negative permanenti o a lungo termine causate dall'acqua.

OBIETTIVI DEL PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO DI ALLUVIONI	
OS4 - Riduzione delle conseguenze negative delle alluvioni per le attività economiche	4.1 Tutela della proprietà dalle conseguenze negative delle alluvioni (comprese anche le abitazioni).
	4.2 Tutela delle infrastrutture (reti stradali, elettriche, acquedottistiche, telecomunicazioni, ecc).
	4.3 Tutela delle attività agricole (allevamenti e coltivazioni), selvicolturali, e di pesca.
	4.4 Tutela delle altre attività economiche come servizi ed altre fonti di occupazione.

L'ambito territoriale entro il quale sarà inserito il progetto del II lotto della tangenziale è interessato parzialmente da aree potenzialmente a rischio e tale aspetto è approfondito nella Relazione idraulica allegata agli elaborati dell'AdP. La relazione fornisce i dati idraulici necessari per la progettazione delle opere d'arte principali interferenti con i corsi d'acqua presenti nel territorio attraversato dall'intervento, con particolare riguardo al torrente Cormor, nonché studia le necessarie opere di difesa idraulica.

Comunque, si evidenzia che il progetto dovrà essere valutato in sede di procedura di VIA nonché essere sottoposto ad autorizzazione idraulica regionale.

3.1.4 Piani di assetto idrogeologico e di sicurezza idraulica vigenti sul territorio regionale

Il Piano di bacino è uno strumento di alto governo del territorio e di tutela delle risorse idriche. La pianificazione di bacino fu sancita dalla legge 18 maggio 1989, n. 183 (abrogata e confluita nel Codice ambientale D.lgs. 152/2006) e aveva come finalità quella di assicurare la difesa del suolo e la tutela degli aspetti ambientali, assumendo il "bacino idrografico" come ambito territoriale di riferimento. La legge 183/1989 istituì le Autorità di bacino per i bacini idrografici di rilievo nazionale e demandò alle Regioni le funzioni amministrative relative ai bacini idrografici di rilievo interregionale e regionale.

Tutte le attività relative ai Piani di bacino sono ora svolte in regime di proroga (D.lgs. n. 152/2006) dalle Autorità di bacino nazionali e dalle Regioni.

I bacini di competenza della Regione, compresi nel Distretto idrografico delle Alpi Orientali, sono:

- il bacino idrografico del torrente Slizza;
- il bacino idrografico della Laguna di Grado e Marano e dei corsi d'acqua tributari compresi tra il fiume Tagliamento e il fiume Isonzo (es. torrente Corno, fiume Stella, torrente Cormor);
- le lavie moreniche comprese tra il Fiume Tagliamento e il torrente Torre;
- i bacini idrografici posti a est del fiume Isonzo nella Provincia di Gorizia e nella Provincia di Trieste (es. fiume Timavo, torrente Rosandra, torrente Ospio).

La pianificazione di bacino è attuata dall'Autorità di bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione e dalla Regione Friuli Venezia Giulia, nonché dall'Autorità di bacino interregionale del Lemene. L'attuazione degli interventi sul territorio è di competenza regionale.

L'oggettiva complessità e vastità delle analisi da realizzare ai fini dell'elaborazione e adozione di un unico strumento di pianificazione a scala di bacino idrografico ha determinato la scelta di procedere per stralci funzionali, così come previsto dagli articoli 66, 67 e 68 del D.lgs. n. 152/2006. In generale, la predisposizione del Piano stralcio di bacino per la sicurezza idraulica costituisce il contenuto propedeutico all'elaborazione del Piano stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico.

I Piani stralcio attualmente vigenti riguardano:

- Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione, riferito ai PAI Isonzo e Tagliamento (approvato con DPCM del 21 novembre 2013 e il relativo Piano stralcio per la sicurezza idraulica del medio e basso corso del fiume Tagliamento approvato con DPCM del 22 agosto 2000);

- Progetto di Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del sottobacino del fiume Fella (approvato con DPCM del 13 dicembre 2015);
- Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino idrografico del fiume Livenza (progetto Prima variante adottato con deliberazione del Comitato Interistituzionale n. 1 del 19 novembre 2015 e relativo Piano stralcio per la sicurezza idraulica del bacino del Livenza - sottobacino del Cellina-Meduna approvato con DPCM del 27 aprile 2006);
- Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino interregionale del fiume Lemene;
- Progetto di piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini di interesse regionale - PAIR (bacino dello Slizza, bacini scolanti in Laguna di Marano e Grado e bacino di Levante).

PROGETTO DI PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO DEI BACINI IDROGRAFICI DEI TRIBUTARI DELLA LAGUNA DI MARANO E GRADO, DELLA LAGUNA MEDESIMA, DEL BACINO IDROGRAFICO DEL TORRENTE SLIZZA E DEL BACINO IDROGRAFICO DI LEVANTE E CORRISPONDENTI MISURE DI SALVAGUARDIA (PROGETTO DI PAIR)

In data 28 novembre 2014, la Giunta regionale con deliberazione n. 2278 ha approvato, ai sensi dell'articolo 14 della L.R. 16/2002, il Progetto di Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei bacini idrografici dei tributari della laguna di Marano - Grado, ivi compresa la laguna medesima, del bacino idrografico del torrente Slizza e del bacino idrografico di Levante nonché le corrispondenti misure di salvaguardia (Progetto di PAIR). Il Progetto di PAIR include anche valutazioni aggiornate sulla pericolosità idraulica di aree ricadenti all'esterno dei bacini regionali ed attualmente inserite all'interno dei bacini idrografici nazionali del fiume Tagliamento e del fiume Isonzo ovvero nei territori dei PAI vigenti (DPCM 21 novembre 2013, G.U. n. 97 del 28 aprile 2014). Si tratta di una proposta di perimetrazione ai sensi dell'art. 6 delle norme di attuazione avanzata dalla Regione alle Province ed ai Comuni interessati. Detta proposta include anche la classificazione di alcune "zone di attenzione" idraulica dei PAI vigenti.

All'interno del Distretto idrografico delle Alpi Orientali i bacini classificati di "rilievo regionale" ricadenti nella Regione Friuli Venezia Giulia, così come definiti dall'art. 4 della legge regionale 3 luglio 2002 n. 16 "Disposizioni relative al riassetto organizzativo e funzionale in materia di difesa del suolo e di demanio idrico", sono:

- a. il bacino idrografico del torrente Slizza;
- b. il bacino idrografico dei tributari della laguna di Marano-Grado, ivi compresa la laguna medesima;
- c. il bacino idrografico del levante, posto a est del bacino idrografico del fiume Isonzo e fino al confine di Stato.

Il Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei sottobacini idrografici di interesse regionale della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha l'obiettivo generale di definire l'assetto idraulico e idrogeologico del territorio appartenente ai bacini idrografici regionali mediante individuazione, perimetrazione e classificazione delle aree a pericolosità idraulica e geologica per l'incolumità delle persone, per i danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture, per l'interruzione di funzionalità delle strutture socio-economiche.

Il Piano ha, inoltre, l'obiettivo di promuovere gli interventi di manutenzione del suolo e delle opere di difesa, quali elementi essenziali per assicurare il progressivo miglioramento delle condizioni di sicurezza e della qualità ambientale del territorio, nonché di promuovere le azioni e gli interventi necessari a favorire le migliori condizioni idrauliche e ambientali del reticolo idrografico, eliminando gli ostacoli al deflusso delle piene, le buone condizioni idrogeologiche e ambientali dei versanti, la piena funzionalità delle opere di difesa essenziali alla sicurezza idraulica e idrogeologica.

Sono parte integrante del PAIR anche i Piani Stralcio per la difesa idraulica del Corno e del Cormor. Segue una sintesi dei principali contenuti di quest'ultimo che interessa l'area oggetto di studio per l'AdP.

Piano stralcio per la difesa idraulica del torrente Cormor

Il Piano stralcio per la difesa idraulica del torrente Cormor è stato predisposto dall'Autorità di bacino regionale, in attuazione dell'articolo 12 della legge regionale 3 luglio 2002 n. 16 che disciplina il riassetto organizzativo e funzionale in materia di difesa del suolo e di demanio idrico nell'ambito delle competenze attribuite alla Regione Friuli Venezia Giulia dal decreto legislativo 25 maggio 2001, n. 265.

Tale Piano stralcio è stato approvato, così come previsto dall'art. 14 della L.R. n. 16/2002, con DPREg. n. 188/09, pubblicato sul III supplemento ordinario n. 17 del 24 luglio 2009 del Bollettino Ufficiale della Regione Friuli Venezia Giulia n. 29 del 22 luglio 2009.

Il torrente attraversa la zona più densamente urbanizzata e produttiva del Friuli Centrale e la sicurezza idraulica del territorio è di fondamentale importanza per la sicurezza dei centri abitati, degli insediamenti produttivi e per le infrastrutture dell'Alta e della Bassa Pianura Friulana.

Il Piano è stato sottoposto all'analisi della Consulta di bacino, prevista dall'art. 11 della legge regionale 3 luglio 2002, n. 16, e dei cittadini in modo da renderlo uno strumento il più possibile partecipato e che risponda pienamente alle aspettative delle popolazioni che vivono e lavorano accanto al torrente ed agli interessi dell'intera comunità regionale. In osservanza alla normativa vigente, si è, inoltre, provveduto a sottoporre il Piano alle procedure di Valutazione ambientale strategica (VAS), al fine di accertare la compatibilità del Piano con l'ambiente nell'ambito dello sviluppo sostenibile del territorio, ed alla Valutazione di incidenza (Vinca), al fine di garantire il rispetto dei principi di salvaguardia ambientale degli habitat naturali protetti.

Obiettivi generali del Piano

OB1. Garantire al territorio del bacino un livello di sicurezza adeguato rispetto ai fenomeni di esondazione e di dissesto idraulico, attraverso la realizzazione di idonei dispositivi per il contenimento delle portate di piena.

OB2. Garantire al territorio del bacino un livello di sicurezza adeguato rispetto ai fenomeni di esondazione e di dissesto idraulico nel rispetto degli equilibri ambientali e territoriali presenti all'interno del bacino idrografico.

Fra gli interventi strutturali di difesa idraulica individuati dal Piano quello di interesse per l'opera in oggetto è costituito dalla previsione di una cassa di espansione situata in destra idrografica del torrente Cormor, in località Zugliano, in Comune di Pozzuolo del Friuli. La cassa d'espansione è localizzata in destra orografica del torrente Cormor, sfruttando le naturali capacità di espansione dell'alveo in un'area in un tempo occupata da un paleo alveo del torrente Cormor sub-parallelo all'attuale. La cassa di laminazione occupa una superficie agricola con estensione complessiva di 93 ha, suddivisa in due sezioni e garantisce un volume nominale pari a 1.800.000 m³ per un'altezza massima di invaso di 73,0 m s.l.m., per il comparto nord, e di 71,0 m s.l.m. per il comparto sud. La conformazione dell'opera di presa sarà in grado di permettere l'invaso delle acque quando la portata, valutata sull'onda di piena in uscita dal bacino collinare e tenuto conto dell'effetto dello scolmatore nel Torre, supera i 90 m³. Il tracciato del progetto in esame ricade entro la prevista cassa di espansione di Zugliano nella parte più settentrionale per un tratto di lunghezza di m 1200 circa. In merito al territorio interessato dalla previsione della cassa di espansione le norme del Piano stralcio per la difesa idraulica del torrente Cormor prevedono all'art. 7 - "Aree destinate alla realizzazione delle casse di espansione":

"1. Nelle aree destinate alla realizzazione della cassa di espansione, di cui all'articolo 4, comma 2, lettera b), rappresentate negli elaborati cartografici di cui al tema F "Aree interessate dalle opere idrauliche previste dal progetto di piano stralcio per la difesa idraulica del torrente Cormor" è fatto divieto di ogni tipo di edificazione, anche a carattere provvisorio, salvo quanto previsto dal comma successivo.

2. Nelle aree di cui al comma 1 è consentita esclusivamente la realizzazione di infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico riferite a servizi essenziali e non diversamente localizzabili purché non costituiscano ostacolo al funzionamento idraulico della cassa di espansione.

3. La progettazione definitiva degli interventi di cui al comma precedente dovrà adottare le prescrizioni previste dal Piano ed essere sottoposta al parere dell'Autorità di bacino regionale.

4. omissis

5. omissis".

Il progetto del II lotto della tangenziale, in quanto infrastruttura di preminente interesse pubblico, non dovrà costituire ostacolo al funzionamento idraulico della cassa di espansione e dovrà essere sottoposto ad autorizzazione idraulica regionale.

Inoltre gli approfondimenti relativi alla compatibilità dell'intervento con le condizioni geomorfologiche, litologiche e idrologiche del territorio attraversato dalle opere, sono disponibili tra gli elaborati allegati all'AdP (relazioni

geologiche alle varianti urbanistiche comunali) che specificatamente analizzano, tra i vari aspetti, l'idrografia superficiale e le aree di esondabilità del torrente Cormor.

3.2 VERIFICA DI COERENZA CON GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

Gli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati quali riferimento per l'attuazione dell'AdP (cfr. paragrafo 2.2.1 del presente Rapporto ambientale) sono di seguito considerati al fine di eseguire la verifica di coerenza esterna di tipo verticale. Tale analisi ha la finalità di verificare le relazioni tra gli obiettivi/azioni specifici europei ed internazionali di sostenibilità ambientale e le azioni dell'Accordo di Programma.

L'analisi ha l'obiettivo di far emergere eventuali contraddizioni tra i contenuti dell'AdP e quanto stabilito in materia di sviluppo sostenibile a livello comunitario e nazionale. Attraverso il confronto sarà possibile evidenziare potenziali coerenze o incoerenze e, se necessario, indicare modalità di gestione delle situazioni di incoerenza.

Gli obiettivi di sostenibilità ambientale/azioni sono stati identificati con uno specifico codice alfanumerico, riportato nella tabella degli obiettivi di sostenibilità e nella successiva matrice. Da quest'ultima matrice è possibile leggere il risultato della valutazione fra i contenuti dell'AdP e gli obiettivi/azioni di sostenibilità ambientale.

La legenda utilizzata per la compilazione della matrice di coerenza risulta la seguente:

LEGENDA	
C	Azioni dell'AdP coerenti con gli obiettivi di sostenibilità ambientale
CB	Bassa coerenza fra le azioni dell'AdP e gli obiettivi di sostenibilità ambientale
NC	Azioni dell'AdP non coerenti con gli obiettivi di sostenibilità ambientale
-	Azioni dell'AdP e obiettivi di sostenibilità non correlati

Dall'analisi effettuata attraverso la matrice che segue, si riscontrano correlazioni di sostanziale coerenza o di bassa coerenza tra le azioni dell'Accordo di Programma e gli obiettivi di sostenibilità ambientale. Tale risultato è conseguenza del fatto che la sfera di influenza degli obiettivi di sostenibilità è molto ampia e di livello comunitario o nazionale, mentre le azioni dell'AdP sono attuative a livello locale del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica.

Le azioni di livello sovracomunale presentano maggiori correlazioni con gli obiettivi di sostenibilità in quanto più programmatiche.

Nello specifico, l'Azione A trova attinenza con lo sviluppo e l'attuazione della rete europea (bassa coerenza con gli obiettivi di sostenibilità 1.1, 1.2, 1.3) o il completamento dei raccordi mancanti e dei grandi assi (bassa coerenza con gli obiettivi di sostenibilità 1.11).

Altra coerenza bassa è stata identificata con l'obiettivo di sostenibilità 2.2 che prevede l'integrazione delle infrastrutture di trasporto con le infrastrutture verdi per contribuire a superare la frammentazione degli habitat e salvaguardare o ripristinare la connettività ecologica, migliorare la resilienza degli ecosistemi e di conseguenza assicurare la continuità nella fornitura di servizi ecosistemici, compreso l'assorbimento del carbonio e l'adattamento ai cambiamenti climatici, offrendo allo stesso tempo ai cittadini ambienti sani e spazi ricreativi godibili.

Per la fase di progettazione, le indicazioni derivanti degli obiettivi di sostenibilità 3.3 e 3.5 sono state identificate aventi bassa coerenza, in quanto finalizzate a minimizzare gli effetti negativi sulla salute umana e/o sull'ambiente anche in relazione all'inquinamento acustico.

Infine, in relazione agli aspetti di sicurezza stradale e della dimensione ambientale (obiettivo di sostenibilità 1.17 e 4.9), all'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti (obiettivo di sostenibilità 5.23) e al coordinamento del trasporto urbano e periurbano con l'assetto del territorio (obiettivo di sostenibilità 5.12) è stata attribuita la coerenza con le finalità dell'Azione A.

Correlazioni di bassa coerenza sono state identificate tra l'azione B e le indicazioni afferenti gli aspetti di sicurezza stradale e integrazione della dimensione ambientale nel progetto (obiettivo di sostenibilità 1.17 e 4.9).

Per l'Azione C sono state identificate coerenze con gli aspetti di sicurezza stradale (obiettivo di sostenibilità 1.17 e 4.9), con la minimizzazione degli effetti negativi sulla salute umana e/o sull'ambiente anche in relazione all'inquinamento acustico (obiettivo di sostenibilità 3.3 e 3.5) e con gli aspetti riferiti l'inquinamento atmosferico dovuto ai trasporti e le emissioni di CO₂ (obiettivo di sostenibilità 2.1).

Le Azioni 1.1, 2.2, 3.2 e 4.2 sono state identificate come coerenti con lo sviluppo e l'attuazione della rete europea coerenza con gli obiettivi di sostenibilità 1.1, 1.2, 1.3) o l'ultimazione dei raccordi mancanti e il completamento dei grandi assi (coerenza con gli obiettivi di sostenibilità 1.11) o con l'integrazione della sicurezza e della dimensione ambientale nella progettazione e nell'attuazione della rete dei trasporti (coerenza con gli obiettivi di sostenibilità 1.17 e 4.9). In relazione agli aspetti di sicurezza stradale, seppure indirettamente, risultano coerenti anche le azioni 1.2, 1.3 (che includono 1.3.1, 1.3.2, 1.3.3, 1.3.4 e 1.3.5), 1.4, 2.1, 3.1 e 4.1.

Nello specifico, l'azione 1.3.4 che riguarda la previsione di una nuova pista ciclabile sulla SR 353 con impianto semaforico, è coerente con l'obiettivo volto al miglioramento della qualità delle infrastrutture, in particolare quelle destinate ai pedoni e ai ciclisti (obiettivo di sostenibilità 5.19) e la promozione degli spostamenti a piedi e in bicicletta nonché lo sviluppo delle infrastrutture necessarie allo scopo (obiettivo di sostenibilità 5.15).

MATRICE DI COERENZA ESTERNA VERTICALE CON GLI OBIETTIVI/AZIONI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

OBIETTIVI/AZIONI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	AZIONI DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA																
	AZIONI DI VALENZA SOVRACOMUNALI			AZIONI DI VALENZA COMUNALE													
				POZZUOLO DEL FRIULI								CAMPOFORMIDO		LESTIZZA		BASILIANO	
	A	B	C	1.1	1.2	1.3					1.4	2.1	2.2.	3.1	3.2	4.1	4.2
1.3.1						1.3.2	1.3.3	1.3.4	1.3.5								
1.1	CB	-	-	C	-	-	-	-	-	-	-	-	C	-	C	-	C
1.2	CB	-	-	C	-	-	-	-	-	-	-	-	C	-	C	-	C
1.3	CB	-	-	C	-	-	-	-	-	-	-	-	C	-	C	-	C
1.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.11	CB	-	-	C	-	-	-	-	-	-	-	-	C	-	C	-	C
1.12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.17	C	CB	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
1.18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.1	-	-	CB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.2	CB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

MATRICE DI COERENZA ESTERNA VERTICALE CON GLI OBIETTIVI/AZIONI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

OBIETTIVI/AZIONI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	AZIONI DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA																
	AZIONI DI VALENZA SOVRACOMUNALI			AZIONI DI VALENZA COMUNALE													
				POZZUOLO DEL FRIULI								CAMPOFORMIDO		LESTIZZA		BASILIANO	
	A	B	C	1.1	1.2	1.3					1.4	2.1	2.2.	3.1	3.2	4.1	4.2
3.3	CB	-	C	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.5	CB	-	C	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.9	C	CB	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
4.10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

MATRICE DI COERENZA ESTERNA VERTICALE CON GLI OBIETTIVI/AZIONI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

OBIETTIVI/AZIONI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	AZIONI DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA																
	AZIONI DI VALENZA SOVRACOMUNALI			AZIONI DI VALENZA COMUNALE													
				POZZUOLO DEL FRIULI								CAMPOFORMIDO		LESTIZZA		BASILIANO	
	A	B	C	1.1	1.2	1.3					1.4	2.1	2.2.	3.1	3.2	4.1	4.2
1.3.1						1.3.2	1.3.3	1.3.4	1.3.5								
5.12	C	CB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.15	-	-	-	-	-	-	-	-	C	-	-	-	-	-	-	-	-
5.16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.19	-	-	-	-	-	-	-	-	C	-	-	-	-	-	-	-	-
5.20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.23	C	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

4

IL CONTESTO AMBIENTALE E L'AMBITO DI INFLUENZA DEL PIANO

4.1 INQUADRAMENTO DEL CONTESTO AMBIENTALE

In questo paragrafo è presentata una descrizione dei principali effetti conseguenti all'attuazione dell'AdP sulle componenti ambientali indicate dal decreto legislativo 152/2006: per quanto riguarda la descrizione dello stato, si rimanda agli approfondimenti sviluppati nel documento denominato Studio di impatto ambientale preliminare (SAPI) redatto per lo screening di VIA del progetto del collegamento della SS13 Pontebbana e della A23 - tangenziale sud di Udine - Il lotto. Si evidenzia che gli esiti di tale screening sono stati stabiliti dal decreto dell'allora Direttore Centrale ambiente, energia e politiche per la montagna del 13/10/11, n. 1898 (assoggettabilità alla procedura di VIA del progetto preliminare suddetto). Per i contenuti della parte di stato dell'ambiente del Rapporto ambientale viene richiamato il "principio di non duplicazione" di cui all'art. 9 della Direttiva 42/2001/CE e agli artt. 11, co. 4 e 13, co. 4, del D.lgs. 152/06, come corretto dal D.lgs. 4/08, nei quali si stabilisce che "la V.A.S. viene effettuata ai vari livelli istituzionali tenendo conto dell'esigenza di razionalizzare i procedimenti ed evitare duplicazioni nelle valutazioni".

Le componenti ambientali prese in considerazione sono:

- fattori climatici;
- aria;
- suolo e sottosuolo;
- acqua;
- flora, fauna e biodiversità;
- paesaggio;

Le componenti socio-economiche prese in considerazione sono:

- urbanistica;
- viabilità e mobilità;
- popolazione e salute umana.

Di seguito sono descritti i suddetti effetti, articolati per componenti ambientali e socio-economiche.

4.1.1 Fattori climatici

All'interno del redigendo Studio di Impatto Ambientale è contenuto l'elaborato denominato "*Componente Atmosfera: modelli di simulazione*", ove i risultati che emergono dalle simulazioni nello scenario post - opera fanno rilevare per gli inquinanti considerati (NO₂, NO_x, PM₁₀, PM_{2.5}) il mantenimento di livelli ovunque inferiori alle soglie di legge ad eccezione di un unico lieve sfioramento della concentrazione di NO₂ in corrispondenza dello svincolo tra il tracciato in esame e l'A23. Per microinquinanti Benzene, Cadmio, Nichel e Benzo(a)pirene i valori ottenuti risultano nettamente inferiori agli standard di qualità dell'aria riportati nella normativa vigente.

Nell'elaborato sopra nominato è stata prodotta anche una specifica modellazione per quanto attiene la qualità dell'aria nello scenario di cantiere, che non attiene però la verifica degli impatti sui fattori climatici dell'AdP. In ogni caso, si precisa che i valori di concentrazione di PM₁₀ e PM_{2.5} ottenuti in entrambe le settimane non superano mai i limiti di legge.

Il confronto tra lo scenario ante-opera e post-opera, esteso all'intero dominio assunto nelle simulazioni, che comprende sia la tangenziale che l'esistente SS 13, fa registrare un beneficio generalizzato delle concentrazioni attese di PM₁₀, PM_{2.5} e NO_x per l'ambito afferente la SS 13, grazie al trasferimento del traffico di attraversamento sul nuovo tracciato viario in esame.

Allo stesso tempo la qualità dell'aria nell'ambito circostante il tracciato della tangenziale subirà un lieve peggioramento, comunque entro i limiti di legge per le polveri.

Peggioramenti più significativi sono previsti per gli ossidi di azoto, valori comunque all'interno dei limiti di legge e che interessano per larga parte aree non edificate.

4.1.2 Aria

Premesso che gli effetti attesi dalla realizzazione dell'opera in oggetto sulla qualità dell'aria sono quelli più sopra esposti per lo scenario post operam, di seguito si riporta un'elaborazione che rappresenta le variazioni maggiormente significative tra lo scenario ante operam e post operam estesa all'intero dominio assunto nelle simulazioni, che comprende sia la tangenziale che l'esistente SS 13. Sono rappresentate le classi di valori degli inquinanti più significativi (PM10, PM2.5 e NOx), considerando che per i microinquinanti Benzene, Cadmio, Nichel e Benzopirene i valori ottenuti risultano nettamente inferiori agli standard di qualità dell'aria riportati nella normativa vigente.

Le sei classi di valori vanno dal gruppo di valori minori di zero, lo scenario post operam cioè presenta valori di concentrazioni più bassi rispetto allo scenario ante operam, seguito da cinque intervalli di valori.

Dalle immagini sotto riportate appare evidente che l'ambito afferente alla SS 13 avrà un beneficio generalizzato sulle concentrazioni attese di PM10, PM 2.5 e NOx, grazie al trasferimento del traffico di attraversamento sul nuovo tracciato viario in esame.

Allo stesso tempo la qualità dell'aria nell'ambito circostante il tracciato della tangenziale subirà un lieve peggioramento, all'interno della prima classe e comunque entro i limiti di legge per le polveri.

Peggioramenti più significativi sono previsti per gli ossidi di azoto, tra i cinque e i quindici punti, valori comunque all'interno dei limiti di legge e che interessano per larga parte aree non edificate.

Misure di mitigazione della qualità dell'aria

Le elaborazioni modellistiche non hanno fatto emergere superamenti dei limiti di legge consentiti per le concentrazioni di inquinanti, né per lo scenario di cantiere né per quello post opera. Non si ritiene quindi necessaria l'adozione di specifiche misure di mitigazione per la componente.

Dato che si tratta di modelli previsionali che dipendono da molti fattori, si è tuttavia ritenuto opportuno inserire all'interno del Piano di Monitoraggio Ambientale un'attività di raccolta dati relativamente alla qualità dell'aria presso dieci punti distribuiti all'interno dell'ambito di indagine precedentemente descritto. La finalità è la verifica di quanto ottenuto dal modello previsionale, la sua eventuale rimodulazione o l'adozione di misure di mitigazione correttive.

Impatti da rumore

La realizzazione del II lotto della Tangenziale sud 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.

Negli elaborati grafici di output del modello, relativamente al sito sopracitato, sono evidenziati i risultati ottenuti per i periodi 8 – 9 e 17 – 18, comunque rappresentativi degli interi periodi di riferimento.

Come si può osservare, nella situazione attuale, le condizioni si presentano sopra la soglia dei 65 dB(A) diurni e dei 55 dB(A) notturni soltanto in corrispondenza delle facciate attualmente più esposte al rumore del traffico lungo la SR 353 (postazioni 1, 2 e 7 negli elaborati di output del modello). In tutti gli altri casi ci si trova in condizioni buone ed anche molto buone.

La situazione previsionale è stata inizialmente calcolata in assenza di opere di mitigazione, in particolare barriere acustiche verticali e, successivamente, in presenza di queste, che sono state dimensionate con l'obiettivo di contenere i livelli sonori al di sotto delle soglie ammissibili in corrispondenza del maggior numero possibile di punti.

Negli elaborati grafici di output del modello acustico si può quindi riscontrare, nella situazione previsionale, innanzitutto un generale innalzamento dei livelli attuali e, secondariamente, per lo

scenario 8– 9, il superamento dei limiti nelle postazioni 2, 3, 7, 9, 13 e 14 (queste due ultime si riferiscono ad abitazioni con titolo edilizio già rilasciato, ma non ancora costruite) sia di giorno, che di notte e il superamento dei limiti notturni nella postazione 6.

Altre postazioni si trovano prossime ai valori massimi consentiti, ma non sono suscettibili di superarli se vengono rispettate le condizioni sulla gestione della circolazione e sugli interventi mitigativi esposte nella relazione sul traffico. Nello scenario 17 – 18 la situazione è molto simile, con ciò significando che i valori sono effettivamente validi ai fini previsionali, in quanto rappresentano le condizioni riscontrabili sui periodi di riferimento.

In definitiva, l'attuazione del progetto 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 detto 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 SR 353 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).

4.1.3 Suolo e sottosuolo

Le condizioni morfologiche e litostratigrafiche accertate escludono qualsiasi rischio di natura geostatica anche in relazione agli effetti della costruzione dell'infrastruttura viaria in esame. Da quanto esposto e dall'esame delle indagini geologiche e geotecniche effettuate risulta che le condizioni geomorfologiche, geologico-tecniche ed idrogeologiche sono compatibili con quanto previsto dal Progetto Definitivo del II° lotto della Tangenziale sud di Udine, nel pieno rispetto della normativa vigente.

Il substrato su cui insisterà l'opera in oggetto è composto da sedimenti incoerenti sciolti o leggermente cementati (ghiaie), ben addensati, capaci di sopportare agevolmente i carichi progettuali imposti senza subire apprezzabili cedimenti. Il livello della falda freatica nell'area allo studio si trova a profondità di qualche decina di metri dal piano campagna (circa 20÷30 m) con deboli escursioni, $\pm 2-3$ m, tra fasi di piena e di magra.

Considerata la buona portanza dei terreni si ritiene infatti di escludere a priori il pericolo di rotture e di scorrimenti del terreno di imposta per azione del peso proprio dei rilevati, anche quando questi raggiungono altezze superiori ai m. 4. Potranno essere utilizzati previa verifica, tutti i materiali grossolani provenienti dagli scavi, previa limitata bonifica superficiale e ponendo in opera uno strato di geotessuto per una migliore ripartizione dei carichi.

La realizzazione dei vari sovrappassi e viadotti che caratterizzano il tracciato prevede la costruzione di manufatti con fondazioni dirette, convenientemente immorsate nello strato ghiaioso compatto, mentre per motivi eminentemente idraulici saranno necessarie fondazioni indirette, su pali di grande diametro, per le pile ricadenti nell'ambito golenale del ponte sul torrente Cormor, in modo da evitare possibili fenomeni di scalzamento in occasione di piene eccezionali del corso d'acqua.

Per quanto attiene il consumo di suolo è stato evidenziato come il tratto Basaglia/penta – Campoformido presenta un valore agronomico buono, con una piccola porzione di valore ottimo in corrispondenza di Orignano, mentre il valore decresce verso est, essendo classificato di valore scarso ad eccezione di brevi tratti in corrispondenza di Terenzano, di valore discreto. E' da ricordare però che l'impatto sul comparto agricolo più che in termini di sottrazione di SAU è stato valutato, in riferimento alla componente Popolazione, mediante l'evidenziazione delle interferenze dell'opera sulle aziende agricole presenti sul territorio e sul locale sistema agricolo più in generale.

4.1.4 Acqua

Gli impatti con l'ambiente idrico sono determinati sostanzialmente dal *runoff* stradale e dallo sversamento accidentale di sostanze inquinanti in caso di incidenti (*spilloff*).

Nel caso specifico va altresì considerata l'interferenza tra il tracciato viario in esame e l'assetto idrografico delle aree interessate ed, in particolare:

- la presenza di tratti in trincea che interferiscono con il naturale deflusso delle acque di ruscellamento superficiale, costituito da una rete di fossi di drenaggio delle aree agricole, costituendo una barriera a tale deflusso;
- l'assenza di corsi d'acqua superficiale, ad eccezione del torrente Cormor e del canale di scarico della fognatura di Udine, utilizzabili quali ricettori finali delle acque di piattaforma stradale post-trattamento in aree sensibili (tratti in trincea e attraversamenti dei corsi d'acqua).

Gli impatti da *runoff* stradale, da particellato e dei metalli pesanti sul manto stradale e i rischi connessi ad incidenti che coinvolgono materiali pericolosi durante il trasporto pongono in evidenza due tipologie di criticità significative nella fase di esercizio della nuova arteria:

- la prima è legata all'attraversamento e alla prossimità del nuovo tratto viario con la rete idrica superficiale. In particolare si fa riferimento all'attraversamento del torrente Cormor e dei canali irrigui;
- la seconda è legata alla presenza di un alto grado di vulnerabilità della falda. Nella fase di esercizio i problemi principali sono legati allo scarico di acque meteoriche dilavanti inquinate per idrocarburi, metalli pesanti (Zn) e con presenza di un'alta concentrazione di solidi sedimentabili. A questo fattore, che ha un'incidenza continua, si aggiunge anche il risultato di eventi accidentali che possano coinvolgere mezzi che trasportino sostanze pericolose. Gli eventi accidentali più comuni in questo caso interessano idrocarburi infiammabili (o comunque oli in genere) e sostanze corrosive (esempio acido solforico da decapaggio). In entrambi i casi dovrà essere tutelata prioritariamente l'assenza di solidi sedimentabili e idrocarburi leggeri nello scarico ottenuti da un'incidenza continua prevedendo al contempo anche un'azione di protezione dagli eventi accidentali di sversamento.

L'arteria dovrà essere dotata, nei tragitti che percorrono le aree sensibili sopraccitate e per tutti i tratti in trincea, di adeguati sistemi di raccolta e trattamento delle acque di scarico della piattaforma stradale, dotati di vasche di sedimentazione e filtri a coalescenza, in grado di contenere (e trattenere) anche gli sversamenti accidentali.

I materiali trasportati dalle acque di piattaforma stradale oppure il materiale solido o liquido di natura tossica sversato in casi accidentali e residuo dalle operazioni di bonifica, in caso di precipitazione possono avere ancora caratteristiche chimico-fisiche tali da impregnare il terreno e dare luogo a rilascio prolungato nel tempo.

Gli impatti sull'assetto idrografico consistono nella creazione di barriere al naturale deflusso delle acque di ruscellamento superficiale e nella parziale assenza di corpi idrici superficiali da utilizzare quali recapiti finali delle acque di piattaforma stradale post-trattamento in aree sensibili.

I tratti in trincea interferiscono infatti con il naturale deflusso delle acque di ruscellamento superficiale dei bacini a monte del tracciato di progetto, nonché con le linee di deflusso delle "lavia" presenti in zona.

Per quanto attiene la seconda criticità è da rilevare l'assenza, dall'inizio intervento presso Basagliapenta fino al torrente Cormor, di corsi d'acqua superficiali in grado di fungere da recapiti finali delle acque di piattaforma stradale. Il dato è importante in quanto riguarda oltre km 11 (pari a oltre l'85% dell'intero tracciato).

In considerazione dell'alto grado di vulnerabilità della falda si ritiene preferibile il rilascio delle acque provenienti dalla piattaforma stradale sul suolo piuttosto che nel sottosuolo (pozzi disperdenti).

4.1.5 Flora, fauna e biodiversità

Gli effetti negativi che una nuova previsione viaria può arrecare alla fauna si possono, in generale, definire in termini di:

- perdita e/o degrado degli habitat, lungo il percorso e nelle vicinanze;
- interruzione delle abituali linee di spostamento ad esempio tra quartieri invernali od estivi, di riproduzione o di svernamento, da siti di riposo a siti di alimentazione ecc...;
- disturbo (ivi inclusi gli effetti ottici, per la presenza di autoveicoli e delle relative luci in ore notturne, ovvero fonici, per il rumore causato);
- inquinamento (da intendersi in senso lato, ivi inclusi gli odori, ecc...).

Il nuovo tratto stradale in progetto attraversa aree di scarso interesse ambientale e faunistico, ad eccezione delle aree prative presso Campoformido, esterne alla Zona Speciale di Conservazione dei "Magredi di Campoformido" e, in misura minore, delle aree di golena del torrente Cormor e dei corridoi costituiti dai canali irrigui.

I prevedibili impatti negativi sulla fauna, sia in forma diretta che indiretta, sono di seguito dettagliati.

Perdita di habitat

L'impatto maggiore per la fauna va probabilmente localizzato nelle zone poste a est e a sud di Campoformido (cfr. l'area di maggior pregio riportata sulla carta della fauna).

Questo territorio rappresenta uno degli ambienti più importanti per la fauna presente nell'alta pianura udinese. Si tratta di habitat ormai quasi del tutto scomparsi nel resto della pianura caratterizzati dalla presenza di ampie superfici a prato e, nella porzione più meridionale, con presenza anche di coltivi, di siepi e di boschetti. Oltre che ad ospitare parecchie specie di vertebrati altrove attualmente rare o del tutto scomparse, la zona è una delle pochissime a livello regionale in cui, anche in anni recenti, abbia trovato rifugio e sia riuscita a sopravvivere la

Starna (*Perdix perdix*). Questo fasianide, pur se in regresso in tutto l'areale europeo, ha manifestato in Italia la diminuzione maggiore. La sottospecie *italica* (non da tutti riconosciuta) sembra ormai estinta, anche a causa dell'immissione inutile se non dannosa, di massicci contingenti di soggetti non locali, provenienti da altre regioni d'Europa, rilasciati a partire dagli anni '60 del secolo scorso a scopo venatorio. Considerata la situazione critica raggiunta dalla Starna, nell'ultimo decennio sono stati intrapresi progetti di reintroduzione con l'intento di ridare vita a nuclei locali della specie autosufficienti. Due di queste iniziative hanno interessato alcune riserve di caccia delle province di Udine e Pordenone, iniziando dalla vicina riserva di Pasian di Prato.

La realizzazione della nuova arteria e della relativa bretella di collegamento con la SS 13 a est di Campoformido, viene a compromettere in modo non trascurabile una buona porzione del territorio che probabilmente rappresenta l'ambiente ideale per la sopravvivenza della Starna e, per quanto noto, si ritiene possa costituire uno dei maggiori impatti sull'ambiente e sulla fauna locali.

Un impatto minore e, probabilmente, solo temporaneo è prevedibile per quelle specie legate alla presenza di siepi, boschetti, zone cespugliate ed incolti che verranno interessati dai lavori lungo il tracciato della tangenziale.

Frammentazione dell'ambiente

Sempre nel territorio di Campoformido sopra descritto, la realizzazione delle due viabilità di progetto provocherà anche la conseguente "chiusura" ed isolamento della zona (strade in progetto a sud e a ovest, SS 13 a nord, centri abitati e autostrada a est), con conseguenze soprattutto verso i piccoli animali terricoli (anfibi, rettili, micromammiferi), le cui popolazioni resteranno di fatto completamente isolate. Il cosiddetto "effetto barriera" dipende dalle caratteristiche strutturali della strada. Il minore impatto si ha nei tratti con viadotti, in quanto sotto la strada restano ampi spazi in cui gli animali possono muoversi; quello maggiore nei tratti in trincea, che essendo completamente recintati, dividono il territorio attraversato in due settori in cui viene a mancare il libero scambio tra le comunità biologiche presenti e il progressivo isolamento genetico delle popolazioni residenti ai due lati della strada.

Rischio di collisione con autoveicoli

Sulla base dei dati raccolti e dall'esame del progetto riguardante la realizzazione della nuova strada, si può ritenere molto basso il rischio di impatto di mammiferi di grossa taglia con veicoli in transito. Si ricorda a tale proposito che la presenza in loco del Capriolo (*Capreolus capreolus*), in incremento negli ultimi anni in diversi settori della pianura, è ancora sporadica nella zona ed occasionale è la comparsa del Cinghiale (*Sus scrofa*).

Appare difficile prevedere l'eventuale impatto dei veicoli in transito con i vertebrati terricoli attualmente presenti, ad esempio l'attraversamento della sede stradale da parte delle lepri o di altri mammiferi di taglia medio – piccola e di uccelli. Allo stato delle attuali conoscenze non si è in grado di ipotizzare eventuali situazioni di rischio per queste o altre specie.

Per quanto riguarda le migrazioni degli anfibi, in particolare da parte del Rospo comune (*Bufo bufo*) verso i quartieri riproduttivi, sono emersi due punti critici attualmente già conosciuti che riguardano in particolare le arterie che collegano gli abitati di Campoformido e Carpeneto e Orgnano con Carpeneto. Il fenomeno è particolarmente evidente nei periodi critici, soprattutto sulla prima strada lungo un tratto di alcune centinaia di metri situati a nord della progettata rotonda (si veda la carta faunistica). Il punto di attrazione per questi anuri è costituito dalle vasche di decantazione delle acque presenti all'interno del depuratore di Campoformido e coinvolge in particolare, ma non solo, il Rospo comune nel periodo degli amori (gennaio - marzo). Gli spostamenti, con conseguente attraversamento dell'arteria, si concentrano tra le ultime ore della sera e le prime ore della notte e raggiungono l'apice nelle giornate con pioggia. Considerando che in queste ore c'è un incremento del traffico veicolare dovuto al rientro dei pendolari dai luoghi di lavoro alle abitazioni, si possono creare delle condizioni di fondato pericolo per i veicoli in transito, in particolare per quelli a due ruote, dovuto alle decine di rospi schiacciati sul manto stradale già bagnato dalla pioggia.

Impatti sulla fauna

Gli effetti negativi del progetto sulla componente fauna si possono, in sintesi, definire in termini di:

- perdita e/o degrado degli habitat, lungo il percorso e nelle vicinanze;
- interruzione delle abituali linee di spostamento ad esempio tra quartieri invernali od estivi, di riproduzione o di svernamento, da siti di riposo a siti di alimentazione ecc. . .;

- disturbo (ivi inclusi gli effetti ottici, per la presenza di autoveicoli e delle relative luci in ore notturne, ovvero fonici, per il rumore causato) e inquinamento (da intendersi in senso lato, ivi inclusi gli odori ecc...).

L'analisi di settore ha messo in evidenza che il nuovo tratto stradale in progetto nel complesso interessa direttamente aree di scarso interesse ambientale e faunistico, ad eccezione delle aree prative presso Campoformido, esterne alla Zona Speciale di Conservazione dei "Magredi di Campoformido" e, in misura minore, delle aree di golenia del torrente Cormor e dei corridoi costituiti dai canali irrigui.

Per quanto attiene i territori a est e a sud di Campoformido (uno degli ambienti più importanti per la fauna presente nell'alta pianura udinese), la realizzazione della nuova arteria e della relativa bretella di collegamento con la SS 13, viene a compromettere in modo non trascurabile una buona porzione del territorio che probabilmente rappresenta l'ambiente ideale per la sopravvivenza della Starna (*Perdix perdix*) e, per quanto noto, si ritiene possa costituire uno dei maggiori impatti sull'ambiente e sulla fauna locali.

Un impatto minore e, probabilmente, solo temporaneo è prevedibile per quelle specie legate alla presenza di siepi, boschetti, zone cespugliate ed incolti che verranno interessati dai lavori.

Un ulteriore impatto è costituito dalla frammentazione dell'ambiente con la conseguente "chiusura" ed isolamento della zona: è il caso, in particolare, delle aree a est e sud di Campoformido e quelle a est di Basagliapenta.

Il territorio attraversato viene diviso in due settori, nei quali viene a mancare il libero scambio tra le comunità biologiche presenti determinando il progressivo isolamento genetico delle popolazioni residenti ai due lati della strada.

Risulta pertanto indispensabile l'adozione di sovra/sottopassi per consentire la continuità degli spostamenti della fauna.

Sulla base dei dati raccolti nello studio di settore, si può ritenere molto basso il rischio di impatto di mammiferi di grossa taglia con veicoli in transito. Si ricorda a tale proposito che la presenza in loco del Capriolo (*Capreolus capreolus*), in incremento negli ultimi anni in diversi settori della pianura, è ancora sporadica nella zona ed occasionale è la comparsa del Cinghiale (*Sus scrofa*).

Appare difficile prevedere l'eventuale impatto dei veicoli in transito con i vertebrati terricoli attualmente presenti, ad esempio l'attraversamento della sede stradale da parte delle lepri o di altri mammiferi di taglia medio-piccola e di uccelli. Allo stato delle attuali conoscenze non si è in grado di ipotizzare eventuali situazioni di rischio per queste o altre specie.

Andranno comunque recintati i tratti a maggior rischio.

Per quanto riguarda le migrazioni degli anfibi, in particolare da parte del Rospo comune (*Bufo bufo*) verso i quartieri riproduttivi, sono invece emersi due punti critici che riguardano in particolare le arterie che collegano gli abitati di Campoformido e Carpeneto e Orgnano con Carpeneto.

Impatti sulla biodiversità

Per una corretta valutazione degli impatti che il tracciato proposto potrà avere nei confronti sulla componente floristico-vegetazionale si ritiene di fare riferimento ai seguenti criteri e parametri naturalistici ed ecologici:

- a) Distruzione diretta di elementi della flora, vegetazione ed habitat particolarmente rari ovvero presenti nelle liste o negli elenchi allegati alla legislazione regionale, statale o comunitaria di settore come la flora protetta, la Direttiva Habitat, ecc...;
- b) Interruzione di corridoi ecologici con riguardo non solo alla diffusione delle specie vegetali ma anche a quelle animali che nei vari habitat trovano alimentazione e rifugio;
- c) Ostacolo oggettivo in vista della ricostruzione di un tessuto vegetazionale nelle verosimili ipotesi di riconversione di terreni agrari nel quadro della sempre più diffusa politica agroambientale;
- d) Incidenza diretta e indiretta sulla circolazione delle acque, superficiali e profonde, vista in rapporto con la presenza della flora e della vegetazione;
- e) Attenta valutazione delle probabili opere di cantiere accessorie all'opera principale e in particolare delle strade di accesso, dei piazzali di cantiere, ecc...

Sulla base di questi punti di riferimento calati e applicati alla situazione rilevata sul terreno e sintetizzata sulla cartografia della vegetazione, redatta alla scala 1:10.000, si possono esprimere le seguenti considerazioni di sintesi:

Impatti diretti

Gli impatti diretti sono conseguenti alla realizzazione della nuova viabilità in termini di occupazione di suolo e conseguente sottrazione di elementi vegetazionali.

Altri impatti:

Frammentazione delle superfici a prato naturale attraversate;

Probabile proliferazione di specie avventizie sia nelle superfici di inerbimento e di trapianto delle zolle (*Senecio inaequidens*, ecc.) sia nelle nuove siepi ed aree boscate (*Ailanthus altissima*, soprattutto nelle situazioni di scarpata, più aride, *Senecio inaequidens*, *Robinia pseudacacia*, *Lonicera japonica*, *Acer negundo*, *Amorpha fruticosa*, queste ultime due soprattutto nelle zone golenali);

Impatti indiretti

Gli impatti indiretti considerano i possibili effetti indotti dalla realizzazione della nuova viabilità nell'assetto vegetazionale esistente e, in generale, negli usi del suolo

Comporta altresì impatti indiretti legati a:

sottrazione di superfici di magro esterne alla ZSC, ma in parte floristicamente diverse rispetto a quelle contenute nella ZSC medesima e complessivamente costitutive di un riserva biogenetica funzionale ai processi d'incremento della biodiversità delle cenosi erbacee della ZSC stessa;

costituzione di una consistente barriera ecologica per i flussi di materia tra la ZSC e le zone prative separate dal tracciato di progetto;

possibile creazione di punti di diffusione di specie vegetali alloctone invasive (*Ailanthus altissima*, *Robinia pseudacacia*, *Senecio inaequidens*, ecc....)

Impatti su vegetazione e flora

Per la definizione degli impatti dell'opera sulla componente vegetazione e flora sono stati considerati i potenziali impatti derivanti dalla sottrazione di superfici vegetate, di elementi della flora e degli habitat preesistenti, ma che possono costituire interruzione di corridoi ecologici, anche faunistici, e/o ecosistemi omogenei, per parti anche significative, in ordine alla sua permanenza e libera evoluzione.

Le aree particolarmente sensibili sono:

- i settori rurali ad est (e comprensive dei settori a ridosso della ZSC) e a sud di Campoformido, fino alla scarpata di terrazzamento fluviale del torrente Cormor;

- gli ambiti spondali (in destra orografica) del torrente stesso. I primi presentano ancora una significativa quota di superfici a prato naturale magro [Habitat d'Interesse Comunitario: 6210 Formazioni erbose seminaturali e facie scoperte da cespugli su substrato calcareo (*Festuco-Brometalia*) (*habitat prioritario se caratterizzato da stupenda fioritura di orchidee), sia in appezzamenti consistenti che di piccola estensione distribuiti a mosaico (cfr. carta della vegetazione e uso del suolo)].

I secondi sono caratterizzati da formazioni arboreo-arbustive golenali (querco-ulmeti s.l.: possibile Habitat d'Interesse Comunitario 91F0 Boschi misti di quercia, olmo e frassino dei grandi fiumi), che pur ristretti e degradati sono ancora caratterizzati da una significativa presenza di flora nemorale.

Gli interventi in progetto peraltro non interessano direttamente le aree naturali protette istituite con leggi nazionali e/o regionali né i siti della rete comunitaria Natura 2000.

L'impatto principale diretto sulla vegetazione indotto dal progetto è prioritariamente determinato dall'occupazione del sedime stradale, per un'estensione complessiva di ha 158 circa, e, in fase di cantiere, dalle opere accessorie, quali la realizzazione di piazzali e strutture di cantiere, di depositi temporanei, di viabilità provvisorie di servizio, ecc...

Come evidenziato in dettaglio nella relazione di settore del quadro di riferimento ambientale, l'impatto diretto sulla vegetazione si presenta dimensionalmente rilevante per le aree caratterizzate da seminativi e colture in atto (oltre il 74% della superficie complessiva), mentre circa l'11% della superficie di occupazione presenta formazioni arboreo-arbustive (composte in larga prevalenza da siepi campestri).

Di rilevanza naturalistica ed ambientale l'impatto del progetto sulle formazioni prative (il 7% circa del totale), per il 34% circa composto da prati naturali magri in buono-ottimo stato ecologico (per una superficie di circa ha 3,80), mentre il rimanente 8% circa è rappresentato da aree urbanizzate.

Impatti secondari e/o indiretti sulla componente sono principalmente rappresentati dalla probabile proliferazione di specie avventizie invasive di nullo valore ecologico e dalla frammentazione delle superfici a prato naturale attraversate dal tracciato.

Il II° lotto della tangenziale sud non comporta impatti diretti sulla ZSC "Magredi di Campoformido" (sottrazione di habitat, alterazioni di habitat, danneggiamenti a carico di specie vegetali), sviluppandosi esternamente al perimetro.

Comporta altresì impatti indiretti legati a:

- sottrazione di superfici di prato magro esterne alla ZSC, ma in parte floristicamente diverse rispetto a quelle contenute nella ZSC medesima e complessivamente costitutive di un riserva biogenetica funzionale ai processi d'incremento della biodiversità delle cenosi erbacee della ZSC stessa;
- costituzione di una consistente barriera ecologica per i flussi di materia tra la ZSC e le zone prative separate dal tracciato di progetto;
- possibile creazione di punti di diffusione di specie vegetali alloctone invasive (*Ailanthus altissima*, *Robinia pseudacacia*, *Senecio inaequidens*, ecc.).

4.1.6 Paesaggio

Gli effetti sulla componente paesaggio non sono diretti e dunque non riguardano tanto gli aspetti urbanistici (e dunque l'AdP), bensì indiretti poiché riguardano la conseguente realizzazione dell'opera. Tenendo presente un tanto, ci si è focalizzati sui seguenti aspetti, mediante:

- la definizione della visibilità dell'opera attraverso l'identificazione di scale dimensionali di percezione (bacini visuali) e di punti di vista significativi (vedute chiave);
- l'interferenza dell'opera con gli elementi costitutivi del paesaggio, con particolare riguardo agli elementi di pregio;
- l'introduzione di nuovi elementi di rilievo paesaggistico/percettivo a causa dell'opera stessa;
- la valutazione sintetica dell'impatto dell'opera sul paesaggio.

Le analisi di settore, che hanno riguardato il dettaglio degli elementi costitutivi del paesaggio (prevalenza, caratterizzazione, ecc.), gli aspetti compositivi nonché la definizione della visibilità delle opere, indicano che il progetto ha un grado di visibilità significativa, pur sviluppandosi per lunghi tratti in trincea.

Vengono di seguito descritti gli impatti puntuali lungo il percorso, tenendo conto degli ambiti paesaggistici locali.

L'area di osservazione comprende una fascia di 1 Km ai lati del tracciato. Questa scelta è stata fatta sia per cogliere i particolari dell'ambito interferenti con il progetto sia per cogliere i segni del paesaggio a più ampia scala privilegiando i rapporti tra il costruito e la campagna nei suoi aspetti (coltivazioni, strade campestri, vegetazione). Si sono, in pratica, privilegiati i campi visivi definiti come primo piano (0 - 500 m) e piano intermedio (parziale).

I dati dei sopralluoghi effettuati nell'ambito degli studi relativi allo screening di VIA indicano che l'opera ha un grado di visibilità significativa, pur essendo per lunghi tratti in trincea, in quanto la modesta profondità della stessa permette la percezione del tracciato (III categoria). A questo stato di cose va aggiunto il paesaggio del I° piano, prevalentemente a visuale aperta. Vengono di seguito descritti gli impatti puntuali lungo il percorso, tenendo conto degli ambiti paesaggistici locali precedentemente definiti.

Tratto Basagliapenta-Nespolo

La vicinanza, la disposizione, l'altezza delle opere, nonché la loro distanza limitata dal centro abitato creano una situazione di criticità sotto l'aspetto dell'impatto visivo del I piano. L'ambito agricolo coterminale presenta un reticolo delle siepi a maglia larga con una possibilità di mascheramento ridotto tenendo conto, anche, della tipologia delle quinte arboree a monofilare. Le opere così inserite diventano degli elementi emergenti dissonanti nel contesto ambientale circostante. La mitigazione delle opere dovrà prevedere il loro mascheramento con quinte arboree consistenti nella composizione arbustiva-arborea, tenendo conto che l'edificio di Basagliapenta è costituito da tipologie tradizionali poco elevate. Un abbassamento del livello d'impatto potrebbe essere ottenuto sostituendo il sovrappasso per la comunale Basagliapenta - Nespolo con un sottopasso. Il mascheramento del viadotto, visto la sua lunghezza e la presenza di una rotonda di raccordo per un suo migliore inserimento, dovrebbe prevedere fasce boscate e quinte arboree disposte non solo parallelamente all'opera ma

anche secondo linee di intersezione (es. lungo le strade campestri) per ricreare una maglia vegetale secondo lo schema agricolo tradizionale della zona.

Tratto Nespoledo-Basiliano-Sclaunicco

Il tracciato corre parte a raso e parte in trincea in ambito agricolo sufficientemente distante dai centri abitati. L'impatto visivo è moderato. Si ritiene, comunque, importante che le strade campestri di progetto per la circolazione dei mezzi agricoli diventino sede di composizione ambientale con la creazione di quinte arboree. Una tale strutturazione, oltre a diminuire l'impatto, avrebbe una duplice finalità. La prima è quella di creare un sistema di corridoi ecologici, attualmente, molto frammentato, la seconda è quella di arredo verde della nuova strada, migliorando così la qualità di percezione dell'utente. Questo tratto prevede un sovrappasso agricolo e un sovrappasso per la SP 61. Il sovrappasso agricolo rappresenta un impatto puntuale visivamente elevato, anche se circoscritto. Proponendo tale struttura non solo per il transito dei mezzi agricoli ma anche per il passo faunistico può venire opportunamente mascherato con una composizione coerente a quest'ultimo scopo. Il sovrappasso per la SP 61 ricade in un paesaggio a visuale aperta, pertanto, risulta un elemento impattante. Anche in questo caso la mitigazione deve prevedere un mascheramento utilizzando quinte arboree-arbustive.

Il viadotto sullo svincolo a rotatoria con la SP 10, presenta un'elevazione massima di m 8 sul p.c. per una lunghezza di 85 m e si inserisce in un paesaggio a campo aperto, desertificato sotto l'aspetto vegetazionale, e pertanto, può considerarsi un altro elemento fortemente emergente. Si deve, inoltre, precisare che la parziale ristrutturazione della SP10, collegamento con l'area a sud del viadotto, rende il nodo particolarmente strategico, sotto l'aspetto della percezione di tutto il sistema strutturale viario. Si ritiene, pertanto, che un'adeguata mitigazione deve tenere conto del problema nodale nel suo complesso con le tecniche precedentemente evidenziate. Per l'aspetto archeologico si evidenzia che tra Nespoledo - Basiliano - Sclaunicco sono presenti dei siti con tracce di insediamenti e tombe di epoca romana. Il tracciato, comunque, non interferisce con questi siti che sono indicati nella carta del paesaggio.

Collegamento SP 95 - SP 10

Il progetto prevede la dismissione della parte terminale della SP 95 (ex ferrovia Portogruaro – Udine), con la realizzazione di un nuovo raccordo. Il tracciato si presenta a raso e attraversa un'area agricola a campi aperti. L'impatto attuale può essere attenuato se abbinato ad una ricomposizione ambientale. Si ritiene opportuno una mitigazione della strada rispetto all'abitato di Sclaunicco utilizzando parte del tracciato della SP 95 dismesso.

Tratto Basiliano-Sclaunicco-Lestizza

Il tracciato si sviluppa nella prima parte in trincea con il piano strada posto a -2 + 2.5 m dal p.c. prosegue su un rilevato basso (m 1) o a raso e continua su di un rilevato discretamente alto (m 4.5) e infine torna in trincea con un approfondimento alla galleria artificiale (SP 89) di circa m 7. L'impatto visivo maggiore è riscontrabile tra le due comunali per Orgnano in quanto l'abitato è posto orograficamente più alto per la presenza dei piccoli rilievi che ne caratterizzano la disposizione, inoltre, non è riscontrabile la presenza di filtri arborei efficaci e infine per la bassura in direzione Carpeneto che esalta la presenza delle opere. In particolare il sovrappasso Orgnano - Sclaunicco e il rilevato che attraversano la bassura sono posti in spazi molto aperti e abbisognano di un mascheramento coordinato con quello posto lungo la strada di progetto. Per un mascheramento efficace rispetto all'abitato è consigliabile utilizzare le strade vicinali che attraversano l'arteria con due sottopassi.

L'intersezione del tracciato principale con la SP 89 presenta un impatto con l'ambiente circostante nei tratti di confluenza delle rampe di decelerazione e nel tratto a raso della SP 89 in quanto ricade in un ambito a campi aperti con ridotte siepi monofilari poco filtranti.

L'ultima parte di questo tratto si presenta su un basso rilevato e attraversa un ambito in cui sono presenti diversi appezzamenti a prato magro e dove la rete di siepi è molto frammentaria.

Bretella di collegamento con la SS 13 (Campoformido)

Il progetto prevede una nuova bretella di collegamento con la SS 13, che comporta l'abbandono della SP 89 nel tratto Carpeneto - Campoformido. Questo nuovo tratto, come riportato nella carta sopracitata, rientra in tre categorie di percezione e precisamente:

- Tratto Carpeneto – collegamento SP 89 – bretella: categoria 2. La strada si presenta a Raso e le quinte arboree risultano spazialmente ridotte in quanto si ha la prevalenza di seminativi e secondariamente dei prati;

Bretella di collegamento con la SS 13

La bretella di collegamento del tracciato principale con la SS 13, rientra in diverse categorie di percezione visiva considerato che il tracciato è parte a raso e parte in trincea. La percezione dell'opera risulta moderata e quindi l'impatto paesaggistico è poco rilevante.

Tratto Campoformido-Pozzuolo del Friuli

Il tracciato stradale prosegue fino all'allacciamento con l'A23 parte su rilevato e parte su viadotti. Sia il rilevato che i viadotti sono elevati in quanto raggiungono rispettivamente delle altezze comprese tra i m. 5 -7 nel primo caso e m. 7 - 10.5 nel secondo. L'interferenza dell'opera nel contesto dell'area risulta, quindi, molto significativa. L'impatto risulta di conseguenza elevato.

In particolare nel tratto di golena del torrente Cormor il rilevato produce un effetto diga ($L = m.1.100$), in quanto l'ambito riflette una desertificazione vegetazionale e la rete delle siepi può considerarsi residuale. La mitigazione dovrà tenere conto che parte dell'ambito ricade nell'ARIA n°15 (Area protetta).

Tratto Villa Job (Pozzuolo del Friuli) - confluenza A23

Il tracciato attraversa la campagna a sud della villa Job, senza interessarne la proprietà, appena oltre il canale dello scarico del depuratore di Udine. Pur non essendoci interferenze dirette con l'ambito tutelato della villa, l'introduzione di una nuova infrastruttura viaria comporta un impatto, in rapporto al nucleo storico dell'abitato, che necessita di mitigazione.

In particolare si ritiene opportuno che vengano previste delle quinte arboree di mascheramento del rilevato stradale, al fine di contenerne l'impatto percettivo, nel contesto agricolo circostante. Il tratto rimanente presenta un impatto elevato, essendo il tracciato aereo, per la vicinanza dell'abitato di Zugliano (a nord) e Terenzano (a sud). Anche in questo caso un mascheramento di bordo potrà abbassare il livello di impatto visivo.

4.1.7 Urbanistica

Per la totalità delle aziende agricole censite, la perdita di SAU non sembra una pregiudiziale ostativa alla loro vitalità, dato che si può estendere a tutto il comparto interessato.

L'opera in progetto invece si pone come una cesura delle strutture fondiari della maggior parte delle aziende agricole censite con conseguente formazione di una porzione fondiaria aziendale posta a sud ed una porzione fondiaria aziendale posta a nord dell'opera.

L'opera dovrà essere però permeabile alla circolazione agricola attraverso sottopassi e sovrappassi in corrispondenza delle attuali strade comunali e delle principali strade campestri e piste.

Lo smembramento dei singoli fondi agricoli porterà alla formazione di porzioni marginali non più utili ad una razionale pratica agricola, determinerà la necessità di predisporre nuovi accessi ai fondi interclusi e porrà il problema estimativo della complementarietà del valore.

Buona soluzione sarebbe di accompagnare l'azione espropriativa con un'azione di rassegnazione delle porzioni residue in modo da cercare di ottimizzare le necessità delle proprietà coinvolte.

Va inoltre fatto presente che la creazione di nuove viabilità in prossimità di appezzamenti, senza la creazione di siepi, si porta dietro un problema di responsabilità nuove per il comparto agricolo a causa dei rischi che le lavorazioni colturali possono generare alle persone o agli autoveicoli che transitano nelle vicinanze (pericolo di sassi durante le fresature, tossicità dei trattamenti fitosanitari, ecc...).

La variabilità di impatto che l'opera, con le sue bretelle, determina sul comparto agricolo lungo il suo tracciato induce ad un'analisi settoriale definita per ambiti ad impatto omogeneo. Si sono individuati i seguenti ambiti d'impatto agricolo:

BASAGLIAPENTA/NESPOLEDO (BASSA INTERFERENZA)

È costituito da quella rete di viabilità che collega e distribuisce le zone afferenti tra gli abitati di Basagliapenta e di Nespolo. La realizzazione dell'opera creerà una frammentazione della continuità della rete viaria. La presenza di due cavalcavia (3 e 4) permetterà la movimentazione con allungamenti di percorso contenuti ed accettabili.

BASILIANO/SCLAUNICO (ALTA INTERFERENZA)

La viabilità di supporto di questo ambito risulta piuttosto complessa sia per la quantità di aziende che operano nell'area sia per la viabilità attuale che già genera conflitti con il transito dei mezzi agricoli, sia per la presenza di un importante punto di servizio del comparto agricolo (essiccatoio). In questo caso la realizzazione dell'opera comporta forti implicazioni sull'assetto della viabilità rurale: la realizzazione del nodo di ingresso e uscita alla tangenziale rende praticamente impossibile il passaggio di mezzi agricoli (eccessivi pericoli), isolando pertanto il settore nord da quello sud. I passaggi possibili e previsti sono l'opera 7 e l'opera 11, molto lontane tra di loro (circa 1,8Km). Inoltre alcuni tratti di viabilità su cui si sposterebbe il traffico risultano in situazioni strutturali precarie per poter supportare queste nuove funzioni.

Ancora verrebbe a crearsi un settore intercluso tra la SP 61 (rettificata e potenziata), la SP 10 (ancor più potenziata) e la nuova arteria. La movimentazione tra questo settore e quelli vicini sarebbe praticamente impossibile a meno di lunghissimi percorsi, anche volendo andare semplicemente verso la chiesetta di S. Marco (che oggi è una direttrice di flusso importante).

Simile situazione viene creata dal potenziamento della SP 10 nella zona più meridionale tra l'opera di progetto e la strada ferrata (SP 95). I due settori ovest ed est che si verrebbero a creare sono praticamente isolati per mancanza di passaggi. Per questo ambito si deve denunciare un'elevata interferenza.

ORGNANO (BASSA INTERFERENZA)

Nella zona di Orgnano il nuovo progetto pur risultando carente nel garantire i collegamenti con i fondi che vengono frammentati dall'opera, non provoca eccessive interferenze, grazie ai numerosi passaggi, anche eccessivi rispetto ad altre zone del percorso. Va segnalato il passaggio attraverso uno dei fondi più accorpati dell'intero territorio di indagine che viene suddiviso in due parti complicandone la gestione (con conseguente aumento dei costi di lavorazione da parte dell'azienda 9).

CAMPOFORMIDO/CARPENETO (ALTA INTERFERENZA)

Simile situazione a quella di Basiliano/Scalunco viene creata dalla rotatoria di ingresso sulla SP 89 e dalla bretella di collegamento con la SS 13. La strada provinciale, già difficile, ma importante asse di passaggio viene troncata dal nuovo progetto (ricordiamo ancora una volta che assi stradali come quello di progetto risultano d'impossibile utilizzo per i mezzi agricoli), riversando il flusso sui sottopassi (opere 14 e 16), distanti circa km.2,2. Nel flusso est - ovest i passaggi previsti sono praticamente all'altezza di Campoformido e poco più a monte di Carpeneto. Infatti l'attuale importante collegamento (la pista militare) diventerebbe di fatto inservibile anche raccordandola, come è stato fatto, con una lunga strada rurale a fianco dell'opera.

CORMOR/ZUGLIANO (BASSA INTERFERENZA)

In ultimo, va rilevata la bassa interferenza con il comparto della zona del Cormor, Zugliano e A23. Infatti la viabilità esistente non viene particolarmente alterata e i passaggi previsti riescono a garantire una mobilità soddisfacente. Il problema dell'utilizzo della Statale come passaggio non trova un contributo nella nuova opera.

Come già accennato una dinamica importante su cui la nuova opera pone una forte ipoteca è la raggiungibilità, da parte delle aziende poste a valle della direttrice di progetto, dei centri di servizio (essiccatoio e consorzio agrario).

L'interruzione di alcuni assi portanti della rete agraria, ad esempio la "pista militare", comporta pesanti ripercussioni non solo alla mobilità di settore, ma anche agli spostamenti ad ampio raggio tra un ambito e l'altro.

Risulta chiaro, quindi, che l'acquisizione nel 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.

4.1.8 Viabilità e mobilità

L'impatto sul contesto socio-economico dell'entrata in esercizio del II° lotto della tangenziale sud di Udine fa sostanziale riferimento agli effetti positivi che la realizzazione di una nuova arteria induce nel tessuto economico e produttivo sia delle aree con vocazione produttivo/industriale connesse con la nuova viabilità sia del tessuto economico minore degli ambiti territoriali direttamente interessati dal tracciato.

I principali aspetti positivi derivanti dalla realizzazione della nuova arteria si possono così sinteticamente individuare:

- aumento della rete stradale per i traffici a lunga distanza e conseguente risposta positiva agli scenari di crescita simulati della domanda di trasporto sulle diverse direttrici, con effetti positivi sul settore produttivo per la possibilità di abbassare i tempi di percorrenza delle merci;
- aumento della capacità stradale complessiva, in particolare per quanto attiene i veicoli commerciali, con effetti positivi sulla fluidificazione del traffico in generale e delle aree urbane attualmente interessate e con effetti positivi sui costi della mobilità;
- riduzione dell'incidentalità nelle viabilità attualmente utilizzate e miglioramento generale della sicurezza stradale, con effetti positivi sui costi originati dal traffico;
- incremento della "vivibilità" nelle aree abitative attualmente interessate da rilevanti flussi di traffico in termini di miglioramento della qualità dell'aria e del rumore.

Nel bilancio complessivo emergono altresì effetti negativi principalmente riferiti al settore agricolo che sono oggetto di approfondimento di seguito.

4.1.9 Popolazione e salute umana

L'area in esame insiste sulla direttrice inclinata ad ovest di circa 30° rispetto al polo di Udine: è ritenuta questa una delle dominanti dell'espansione a favore dello sviluppo lineare del modello radiocentrico del capoluogo. L'aspetto emergente della struttura urbanistica è la polverizzazione dimensionale degli insediamenti e la sua tendenza alla dispersione territoriale, accompagnato da una debole armatura urbana: i centri presentano dimensioni pressoché costanti, determinando una certa omogeneità del tessuto dove la densità media è compresa tra i 109 e i 250 ab/kmq.

Dal punto di vista economico si riscontra una dominante mista agricolo - industriale: la base rurale ha un peso notevole e, visto le rilevanti risorse agrarie caratterizzanti il sito, esiste la suscettibilità dell'economia agricola a rinnovarsi. La fascia di territorio è stata anche investita dallo sviluppo industriale emanato dal polo di Udine che, con intensa dinamica, si è espanso lungo la viabilità primaria.

Per quanto riguarda l'attività terziaria, si rileva una sua diffusione omogenea, in coincidenza della rete rurale di base.

Basiliano – Dal punto di vista demografico la conurbazione ha assunto nel tempo una maggiore capacità polarizzante, mentre le altre frazioni e in particolar modo quella di Orgnano, hanno subito invece una flessione negativa. In generale ci si trova di fronte a una situazione fluttuante e di instabilità demografica, su cui incidono in modo rilevante immigrazioni ed emigrazioni: difficoltà di occupazione e di residenza (da attribuirsi alle proprietà latifondistiche non disponibili all'alienazione) costringono, infatti, la popolazione all'esodo, denunciando lo stato di carenza delle strutture recettive comunali, mentre si assiste al cambiamento della composizione di quello residente (aumento degli anziani).

Per quanto riguarda la struttura produttiva manca un'economia articolata e il suo andamento è molto irregolare. Il settore agricolo occupa una grossa fetta delle attività che si sviluppano nel Comune, ancora legato alla tradizione rurale: se a Basiliano la deruralizzazione è evidente, Basagliapenta e Orgnano mantengono salda l'antica matrice agricola. E', comunque, in atto una trasformazione del territorio con aumento delle aree coltivate, attuazione di colture specializzate, diminuzione delle aziende agricole e aumento dimensionale delle rimanenti, aumento del capitale zootecnico.

Il settore industriale e quello terziario godono di notevoli possibilità evolutive e vi si possono rilevare variazioni sicuramente positive.

I dati in merito al pendolarismo sono, comunque, sintomatici per chiarire la situazione generale del Comune: a parte il settore agricolo, si riscontrano notevoli percentuali di addetti diretti al 70% verso Udine, al 22% verso Pordenone e all'8% verso i Comuni limitrofi; il settore più colpito è quello secondario.

Lestizza -Dall'esame dei censimenti generali della popolazione si riscontra, a partire dal 1911 al 1971, un decremento costante della popolazione, da imputare essenzialmente al processo di deruralizzazione che ha investito la quasi totalità dei comuni agricoli: la flessione risente dell'azione centripeta esercitata dai poli produttivi dell'intorno (che poi si traduce in perdita di forza lavoro, pendolarismo, recessione demografica).

Dal 1971 al 1981 si assiste, invece, ad una sostanziale inversione di tendenza grazie al processo di modernizzazione dell'agricoltura (stabilizzazione della popolazione). Il ventennio successivo esprime andamenti sostanzialmente costanti.

Il Comune, pur in presenza di un'attività economica legata all'aspetto agricolo, rappresenta un bacino di manodopera che travasa occupazione nelle aree di maggiore sviluppo industriale; si assiste così ad un consistente incremento della pendolarità: la zona di Udine assorbe circa il 50% dei lavoratori, impiegandoli nel terziario; Campoformido ne richiama il 12%, distribuendoli nel settore secondario e terziario; Pozzuolo ne assorbe l'11%, nel settore secondario.

Campoformido La struttura demografica dopo aver registrato un andamento negativo fino al 1975 circa, presenta un trend in significativo aumento. Se si può considerare nullo il saldo naturale interno al Comune, l'origine di tale crescita è sicuramente da ricercare negli spostamenti della popolazione, con migrazioni che in previsione potranno mantenersi significative, considerando stabile il mantenimento delle attuali politiche insediative.

A proposito dell'attività economica, i dati ISTAT delineano una rapida trasformazione in corso, con la diminuzione degli attivi nel settore primario a cui si accompagna il calo nell'industria (calo del peso relativo ma aumento del valore assoluto, per la crescita della popolazione attiva comunale). Nell'evoluzione della struttura produttiva aumentano tutte le attività legate alla prestazione di servizi mentre perde peso il settore delle costruzioni, dopo aver visto una produzione elevatissima negli anni 70. I flussi pendolari dei lavoratori residenti a Campoformido riguardano principalmente la direttrice da e per il Comune di Udine a cui segue il flusso in uscita verso Pozzuolo e Pasis di Prato. Su Campoformido gravitano i lavoratori provenienti da Codroipo, Basiliano e Lestizza.

Pozzuolo del Friuli – Dai dati emersi nei censimenti si può individuare una sostanziale stabilità della popolazione residente, con una lieve flessione intorno al 1971 e in genere un tendenziale invecchiamento della popolazione. Il Comune presenta nel territorio di competenza più addensamenti-poli (Pozzuolo raccoglie il 28% della popolazione comunale).

Dal punto di vista economico, si è andato trasformando da centro prettamente agricolo a centro industrializzato (la popolazione residente attiva è ripartita per settori di attività con il prevalere del secondario-48,4%, seguito dal terziario-18,3% e dal primario-8,1%).

Gli attivi nel settore agricolo sono in diminuzione, mentre nel tempo assume sempre maggiore consistenza il settore terziario. Nel settore edilizio, dove si segnala un sufficiente equilibrio tra disponibilità e bisogni, la situazione è globalmente positiva, con soddisfacenti dinamiche a Zugliano e Pozzuolo e minor trasformazione o crescita nella frazione di Carpeneto.

5

**ASPETTI RELATIVI ALLE INTERFERENZE CON HABITAT E SPECIE
PRESENTI NELLA RETE NATURA 2000: LA VALUTAZIONE DI
INCIDENZA**

5.1 INTRODUZIONE

La procedura della valutazione d'incidenza è finalizzata a stabilire se uno strumento di pianificazione, da attuarsi secondo modalità definite, sia compatibile, eventualmente sotto specifiche condizioni, con gli obiettivi di conservazione di Siti di Importanza Comunitaria (SIC), Zone speciali di conservazione (ZSC) o di Zone di Protezione Speciale (ZPS) di Rete Natura 2000, interessati dal Piano in argomento.

Le considerazioni relative alla valutazione di incidenza dell'AdP sono esposte di seguito dapprima con un inquadramento normativo per poi analizzare, attraverso una verifica di coerenza, le relazioni tra i contenuti dell'AdP e quanto previsto dalle misure di conservazione della regione biogeografica continentale.

Si è ritenuto di procedere con questo approccio alla verifica della significatività dell'AdP in quanto esso non tocca direttamente i siti della Rete Natura 2000, mentre ne lambisce uno solamente, in corrispondenza del Comune di Campoformido, rispetto al quale, peraltro, è stato emesso un decreto recante un parere favorevole, proprio con particolare riferimento all'inserimento del tracciato dell'infrastruttura nel PRGC di Campoformido.

5.1.1 Riferimenti normativi

Le principali disposizioni di riferimento sono rappresentate dalla normativa comunitaria sulla conservazione degli habitat naturali (Natura 2000) e degli uccelli selvatici, in particolare:

- Direttiva 2009/147/CE concernente la conservazione degli uccelli selvatici;
- Direttiva 92/43/CEE "Conservazione degli habitat naturali e seminaturali, e della flora e della fauna selvatiche", con data di attuazione 10 giugno 1994.

La normativa nazionale è costituita dai seguenti decreti:

- D.P.R. n. 357/97 (G.U. n. 219 del 23 ottobre 1997): "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche", come aggiornato dal D.P.R. n. 120/03 (G.U. n. 124 del 30.05.2003): "Regolamento recante modifiche ed integrazioni al D.P.R. 357/97 del 08.09.1997 concernente l'attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche";
- Decreto del Ministero dell'ambiente, D.M. 03 aprile 2000 (G.U. n. 95 del 22.04.2000) che riporta l'elenco dei SIC e delle ZPS.

La normativa regionale comprende:

- Delibera della Giunta regionale n. 1323 dell'11 luglio 2014 recante gli indirizzi applicativi in materia di valutazione di incidenza;
- legge regionale 14/2007 *"Disposizioni per l'adempimento degli obblighi della Regione Friuli Venezia Giulia derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Attuazione degli articoli 4, 5 e 9 della direttiva 79/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici in conformità al parere motivato della Commissione delle Comunità europee C(2006) 2683 del 28 giugno 2006 e della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (Legge comunitaria 2006)";*
- legge regionale 7/2008 *"Disposizioni per l'adempimento degli obblighi della Regione Friuli Venezia Giulia derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Attuazione delle direttive 2006/123/CE, 92/43/CEE, 79/409/CEE, 2006/54/CE e del regolamento (CE) n. 1083/2006 (Legge comunitaria 2007)".*

L'obiettivo primario delle attività conoscitive della valutazione di incidenza è quello di effettuare l'analisi delle incidenze sulle diverse componenti ambientali coinvolte (habitat naturali e seminaturali, flora e fauna selvatiche), per determinare in particolare l'entità delle incidenze e la possibilità che tali incidenze siano compatibili con gli obiettivi di conservazione del SIC (o ZSC) o della ZPS.

I contenuti minimi della relazione per la valutazione di incidenza del Piano, elencati nell'Allegato G del DPR 357/1997, sono:

1. Caratteristiche dei piani e progetti

2. Area vasta di influenza dei piani e progetti - interferenze con il sistema ambientale:

Risulta essenziale evidenziare che, ai sensi dell'articolo 10, comma 3 del d.lgs. 03 aprile 2006 n. 152, la VAS deve ricomprendere la procedura della valutazione d'incidenza di cui all'articolo 5 del decreto n. 357 del 1997. A tal fine, il rapporto ambientale deve contenere gli elementi di cui al citato allegato G del decreto n. 357 del 1997. Inoltre la valutazione dell'autorità competente deve estendersi alle finalità di conservazione proprie della valutazione d'incidenza, ovvero dovrà dare atto degli esiti della valutazione d'incidenza.

5.2 INQUADRAMENTO DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA

Per quanto riguarda la descrizione sintetica dell'AdP, si rimanda al capitolo 2 del Rapporto ambientale. Relativamente alla localizzazione e all'inquadramento territoriale, si evidenzia che la nuova viabilità in esame si colloca nella media pianura friulana, tra Codroipo e Udine, a sud della SS 13 Pontebbana. Più precisamente prevede che in prossimità di Basagliapenta, la nuova viabilità si stacchi verso sud dalla SS 13 per proseguire poi verso est fino a raccordarsi con lo svincolo del casello SUD di Udine dell'A 23. I comuni interessati sono: Basiliano, Campoformido, Lestizza e Pozzuolo del Friuli.



Figura 1 - Inquadramento territoriale dell'Accordo di Programma

5.3 SITI DELLA RETE NATURA 2000 E AREE PROTETTE CONTERMINI AD ESSI PRESENTI SUL TERRITORIO INTERESSATO DALL'ADP

Nel presente paragrafo sono descritti i siti e le aree protette presenti nell'ambito del Comune di Campoformido, in quanto gli altri Comuni interessati dall'AdP non presentano siti ricadenti nella Rete Natura 2000.

5.3.1 Siti della Rete Natura 2000 interessati

In prossimità di Campoformido dall'asse principale si stacca, verso nord, una bretella di collegamento alla SS 13 Pontebbana, che percorrerà tangente il margine ovest della ZSC IT 3320023 Magredi di Campoformido. Tutto il tratto della bretella, in particolare lungo il margine del Sito, si sviluppa completamente al di sotto del piano di campagna, per risalire, in prossimità degli innesti sull'asse principale e sulla Pontebbana.

Dall'analisi delle distanze del progetto della nuova viabilità, dai siti della Rete Natura 2000 ZSC e ZPS, presenti sul territorio regionale, emerge che la ZSC IT3320023 Magredi di Campoformido è l'unico sito ad essere coinvolto.

Nello specifico è il tratto secondario “Bretella di Campoformido” che va a collocarsi a circa 25 m di distanza dal margine ovest della ZSC, mentre l’asse principale passa a sud tra 1 e 2,5 Km di distanza.



Figura 2 - Magredi di Campoformido

Gli altri siti Natura 2000 più prossimi sono:

- ZSC IT 3320026 Risorgive dello stella (6,5 km);
- ZSC IT 3320029 Confluenza Fiumi Torre e Natisone (9,0 km);
- ZSC IT 3320024 Magredi di Coz (11,5 km);
- ZPS IT 3311001 Magredi del Cellina (20,5 km).

Si ritiene che, viste le distanze dai siti summenzionati, non vi siano interferenze fra l’infrastruttura e tali siti.

5.3.2 Aree protette contermini

Al fine di avere una visione d’insieme completa del contesto territoriale è opportuno evidenziare che, oltre ai sopracitati siti di Rete Natura 2000, in prossimità della nuova viabilità in esame, sono presenti anche le seguenti aree protette:

- Biotopo Magredi di San Canciano (LR. 42/1996);
- Parco comunale del Cormor (LR. 42/1996);
- Prati stabili (LR. 09/2005).

La verifica d’incidenza è stata attuata con riferimento agli strumenti vigenti di regolamentazione e pianificazione delle Aree protette intercettate o comunque contermini alla variante al PRGC in oggetto.

Nel caso specifico lo stato di tali strumenti di regolamentazione risulta il seguente:

- Le Misure di conservazione delle ZSC della regione biogeografica continentale del Friuli Venezia Giulia, approvate con DGR 1964 del 21 ottobre 2016.
- Le norme di tutela del biotopo naturale regionale Magredi di San Canciano ai sensi degli articoli 1 e 4 della legge regionale 30 settembre 1996, n. 42.
- Le norme regionali per la tutela dei prati stabili naturali, legge regionale 29 aprile 2005, n. 9.

5.4 LA ZSC “MAGREDI DI CAMPORMIDO”

Il sito Magredi di Campoformido interessa una porzione territoriale di 242 ha dell'alta pianura friulana nelle vicinanze della città di Udine ed in particolare in posizione sud-ovest. L'area è caratterizzata da depositi carbonatici dei terrazzi fluviali più antichi del Torrente Cormor. In queste aree, ancora gestite a sfalcio, permangono distese di prati magri e in parte concimati oggetto di protezione ai sensi della direttiva Habitat (92/43/CEE).

La ZSC interessa nella quasi totalità il comune di Campoformido (99,2%) del quale ne occupa il 10,9% sulla superficie totale. La piccola parte rimanente (0,8%) è inclusa nel comune di Pasian di Prato.

L'importanza del sito all'interno della Rete Natura 2000 è determinata dal fatto che comprende una delle poche superfici rimaste occupate da xerogramineti di tipo substeppico, molto importanti da un punto di vista floristico e fitogeografico.

Per quanto riguarda il rapporto con le altre aree protette si osserva che il sito include un biotopo: i Magredi di San Canciano, la cui istituzione è avvenuta con delibera regionale 2598 del 26/10/2007 a cui successivamente è stata effettuata una parziale modifica del perimetro approvata con delibera n° 803 del 18/04/2013.

5.4.1 Descrizione degli habitat e specie floristiche interni al sito e delle zone limitrofe

La superficie del sito, come evidenziato nella sottostante figura, è quasi integralmente ricoperto dall'habitat rappresentato dalle praterie aride submediterraneo-orientali (*Scorzoneretalia villosae*).

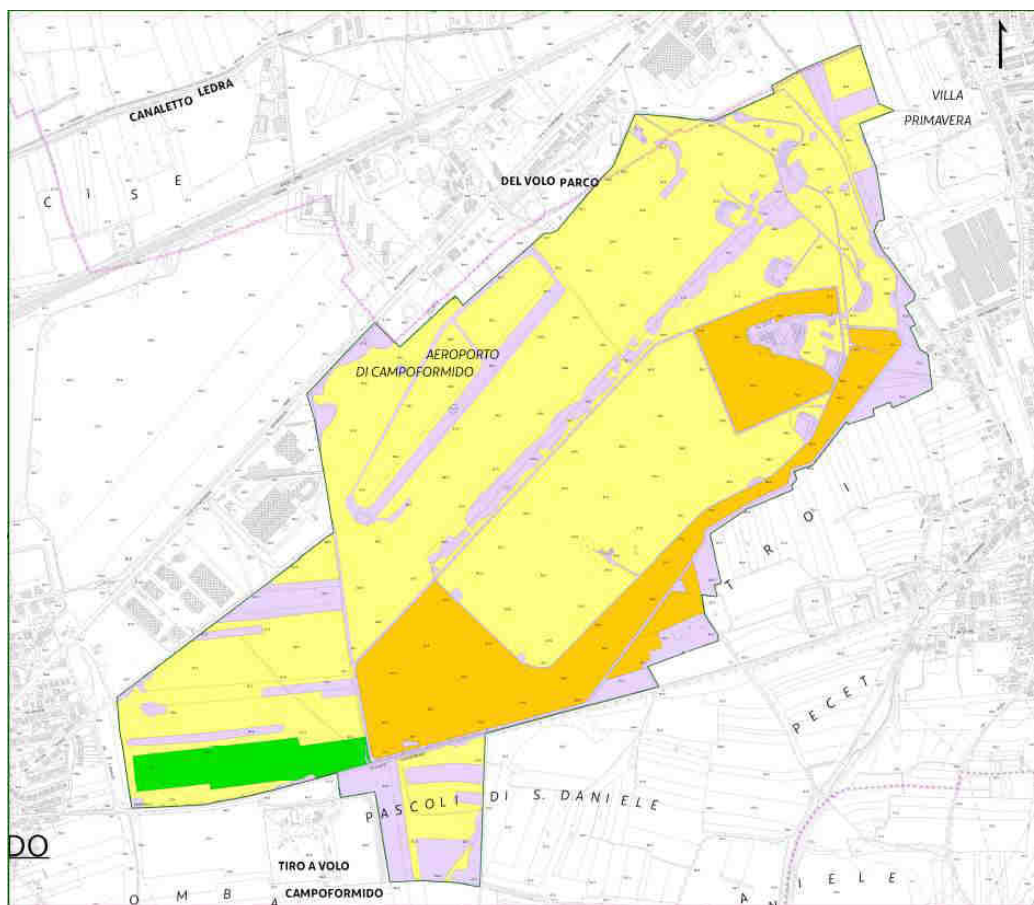


Figura 3 - Carta dei tipi di habitat Natura 2000

Legenda

Habitat Natura 2000

- 62Aod - Praterie aride submediterraneo-orientali (*Scorzoneretalia villosae*)
- 62Aoe - Praterie aride submediterraneo-orientali (*Scorzoneretalia villosae*)
- 6510 - Prati da sfalcio di bassa quota (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)
- Habitat non di interesse comunitario

Al fine di avere un maggior livello di dettaglio, nella sottostante tabella, vengono evidenziate le estensioni areali dei diversi habitat di interesse comunitario presenti nella ZSC Magredi di Campoformido.

Codice	Denominazione Habitat Allegato I Direttiva 43/92	Area Ha	%ZSC
0	Habitat non di interesse comunitario	45,17	18,68
6510	Prati da sfalcio di bassa quota (<i>Alopecurus pratensis</i> , <i>Sanguisorba officinalis</i>)	6,76	2,79
62Aoe	Praterie aride submediterraneo-orientali (<i>Scorzoneretalia villosae</i>)	152,56	63,07
62Aod	Praterie aride submediterraneo-orientali (<i>Scorzoneretalia villosae</i>)	37,40	15,46
Totale		241,88	100,00

62A0 - Praterie aride submediterraneo-orientali (Scorzoneretalia villosae)

L'habitat 62A0 (Allegato I Direttiva 43/92) comprende tutte le praterie magre che si attestano su suoli carbonatici della fascia planiziale e collinare del Friuli Venezia Giulia. Nell'area della ZSC sono presenti due cenosi attribuibili a questo habitat: una più matura del settore planiziale e collinare a *Bromus erectus* dominante con altre specie fra cui *Onobrychis arenaria*, *Rhynanthus freynii*, *Campanula glomerata*, *Teucrium chamaedris* e particolarmente ricche di orchidee; dal punto di vista fitosociologico sono inquadrabili nella sub alleanza *Hypochaeridenion maculatae*. L'altra cenosi, ben più rappresentata ed importante sotto il profilo fitogeografico, è quella caratterizzata a *Chrysopogon gryllus* e *Chamaecytisus hirsutus* dei terrazzi fluviali con suoli ferrettizzati.

Queste cenosi rivestono un rilevante interesse naturalistico per gli elevati contenuti di biodiversità, ulteriormente accresciuto dalla presenza massiva di orchidacee.

6510 - Prati da sfalcio di bassa quota (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis)

Si tratta dell'habitat di interesse comunitario più legato alla trasformazione e alla gestione antropica tuttavia, all'interno del sito, è poco rappresentato. Tale situazione è probabilmente imputabile all'evoluzione conseguente alla concimazione attuata sui prati magredili.

L'associazione di riferimento dei prati da sfalcio di bassa quota è *Centaureo carniolicae-Arrhenatheretum*. Dal punto di vista floristico sono composti da alcune graminacee (*Arrhenatherum elatius*, *Dactylis glomerata*, *Festuca pratensis*, *Holcus lanatus*) che spesso costituiscono la gran parte della biomassa. Ad esse si accompagnano *Centurea carniolica*, *Lathyrus pratensis*, *Leontodon hispidus*, *Plantago lanceolata*, *Ranunculus acris*, *Achillea millefolium*, *Daucus carota* e *Galium album*.

Descrizione degli habitat presenti nelle zone limitrofe

Le aree contermini al sito sono caratterizzate, oltre che dalla consueta presenza degli elementi tipici degli agroecosistemi, dalla presenza di prati stabili (nell'area sud/sud-est prossima al sito) con caratteristiche di naturalità e pregio molto simili alle praterie magredili della ZSC in esame.

Sono tuttavia presenti anche prati in uno stato di particolare abbandono, generalmente ubicati in corrispondenza di tare agricole, caratterizzati da fenomeni d'arbustamento più o meno pronunciati ad opera di specie legnose come *Prunus spinosa*, *Cornus mas*, *Crataegus monogyna*, *Fraxinus ornus*, *Quercus pubescens*, ecc.

Infine si riscontrano anche situazioni prative originariamente magrediliche che, conseguentemente alla concimazione, hanno modificato larga parte della composizione floristica con la riduzione delle specie tipiche, a favore di un incremento delle graminacee (*Bromopsis erecta* e *Anthoxanthum odoratum*) e dell'ingresso di diverse specie dei prati da sfalcio pingui.

5.4.2 Elenco delle specie di interesse comunitario presenti nella zona

Nel sito Magredi di Campoformido e nelle aree limitrofe alla ZSC è segnalata la presenza di diverse specie di interesse comunitario, 3 di queste, appartenenti alla classe degli anfibi, sono incluse nell'allegato II della Direttiva 92/43/CEE e altre 8 specie avifaunistiche inserite nell'Allegato I della Direttiva 09/147/CEE.

Nella tabella sottostante vengono elencate (nome scientifico e comune) le specie di interesse comunitario presenti nel sito.

Specie di interesse comunitario			
Specie di Allegato II della Direttiva 92/43/CEE			
Codice	Nome scientifico	Nome comune	Descrittore
1193	<i>Bombina variegata variegata</i>	Ululone dal ventre giallo	Linnaeus, 1758
1167	<i>Triturus carnifex</i>	Tritone crestato italiano	Laurenti, 1768
1215	<i>Rana latastei</i>	Rana di Lataste	Boulenger, 1879
Specie di Allegato I della Direttiva 09/147/CEE			
Codice	Nome scientifico	Nome comune	Descrittore
A082	<i>Circus cyaneus</i>	Albanella reale	Linnaeus, 1766
A084	<i>Circus pygargus</i>	Albanella minore	Linnaeus, 1758
A097	<i>Falco vespertinus</i>	Falco cuculo	Linnaeus, 1766
A103	<i>Falco peregrinus</i>	Falco pellegrino	Tunstall, 1771
A222	<i>Asio flammeus</i>	Gufo di Palude	Pontoppidan, 1763
A338	<i>Lanius collurio</i>	Averla piccola	Linnaeus, 1758
A339	<i>Lanius minor</i>	Averla cenerina	J. F. Gmelin, 1788
A081	<i>Circus aeruginosus</i>	Falco di palude	Linnaeus, 1758

5.5 LE MISURE DI CONSERVAZIONE VIGENTI SUL TERRITORIO INTERESSATO

Come evidenziato nei paragrafi precedenti, l'area interessata dall'AdP non intercetta nessun sito Natura 2000, tuttavia passa nelle immediate vicinanze della ZSC Magredi di Campoformido.

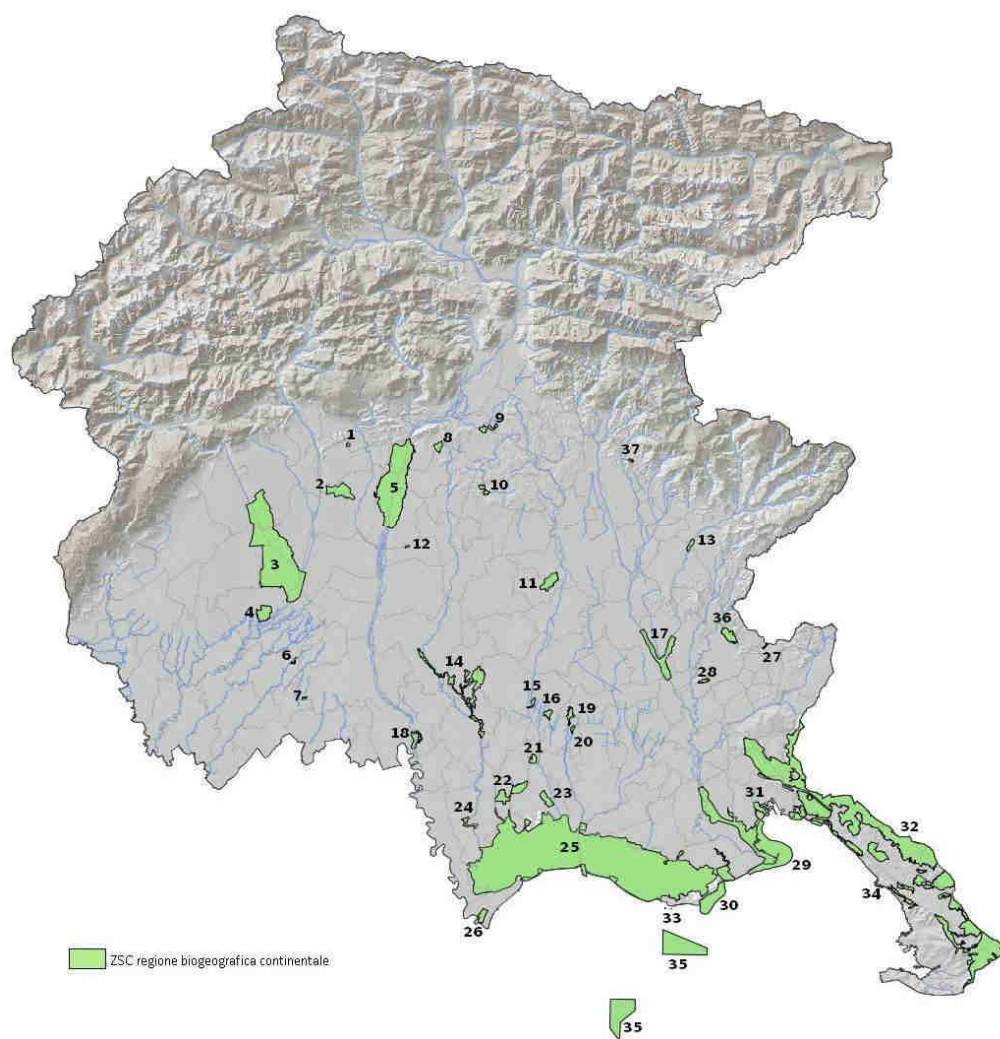
La ZSC "Magredi di Campoformido" non ricade nell'ambito di un Piano di gestione vigente, dunque le Misure di conservazione in vigore per tale sito sono quelle della regione biogeografica continentale del Friuli Venezia Giulia.

Inoltre, poiché nelle zone limitrofe al sito sono presenti habitat e specie di interesse comunitario ecologicamente collegati alla ZSC, si è ritenuto opportuno evidenziare nell'ambito della valutazione d'incidenza dell'AdP quanto segue.

5.5.1 Misure di conservazione delle ZSC della regione biogeografia continentale del Friuli Venezia Giulia

Ai sensi della L.R. 7/2008 la gestione delle aree della Rete Natura 2000 spetta alla Regione. Le misure di conservazione delle ZSC della regione biogeografica continentale del Friuli Venezia Giulia, sono state approvate con DGR n.1964 del 21 ottobre 2016.

Di seguito si riporta un inquadramento cartografico delle ZSC della regione biogeografica continentale della Regione Friuli Venezia Giulia.



1	ZSC Torbiera di Sequals	20	ZSC Paludi di Porpetto
2	ZSC Magredi di Tauriano	21	ZSC Bosco Boscat
3	ZSC Magredi del Cellina	22	ZSC Boschi di Muzzana
4	ZSC Risorgive del Vinchiaruzzo	23	ZSC Bosco Sacile
5	ZSC Greto del Tagliamento	24	ZSC Anse del Fiume Stella
6	ZSC Bosco Marzins	25	ZSC Laguna di Marano e Grado
7	ZSC Bosco Torrate	26	ZSC Pineta di Lignano
8	ZSC Lago di Ragogna	27	ZSC Palude del Preval
9	ZSC Torbiera di Casasola e Andreuzza	28	ZSC Colle di Medea
10	ZSC Quadri di Fagagna	29	ZSC Foce dell'Isonzo e Isola della Cona
11	ZSC Magredi di Campoformido	30	ZSC Valle Cavanata e Banco Mula di Muggia
12	ZSC Magredi di Coz	31	ZSC Cavana di Monfalcone
13	ZSC Magredi di Firmano	32	ZSC Carso Triestino e Goriziano
14	ZSC Risorgive dello Stella	33	SIC Relitti di Posidonia presso Grado
15	ZSC Palude Moretto	34	SIC Area marina di Miramare
16	ZSC Palude Selvate	35	SIC Trezze San Pietro e Bardelli
17	ZSC Confluenza Fiumi Torre e Natisone	36	pSIC Valle del Rio Smiardar
18	ZSC Bosco di Golena del Torreano	37	pSIC Palude di Racchiuso
19	ZSC Paludi di Gonars		

Le Misure sono state anche organizzate per Sito, assumendo così la caratteristica di sito-specificità. Le schede di ciascun SIC presentano un quadro riassuntivo delle caratteristiche del sito, corredato da carta di localizzazione sul territorio regionale e specificazione delle tipologie di habitat presenti al suo interno, seguono le schede delle Misure di conservazione conferenti con il SIC.

Per evitare il degrado di alcuni habitat, nonché la perturbazione di alcune specie che hanno motivato l'individuazione di alcuni Siti, è stato necessario introdurre Misure di conservazione che, per trovare applicazione sul territorio, presuppongono un'approfondita conoscenza della distribuzione degli habitat e delle specie presenti nel Sito. Pertanto, in alcuni casi, si è deciso di rimettere all'ente gestore del Sito la possibilità di introdurre ulteriori specificazioni/determinazioni.

Le Misure di conservazione per la regione biogeografica continentale possono essere ricondotte alle seguenti 5 categorie di misure:

- RE - REGOLAMENTAZIONE: disciplina le attività interne ai Siti; oltre alle misure specifiche, in questa categoria sono riprese e nel caso contestualizzate normative vigenti;
- GA - GESTIONE ATTIVA: linee guida, programmi d'azione o interventi diretti realizzabili da parte delle pubbliche amministrazioni o da parte di privati;
- IN - INCENTIVAZIONE: proposta di incentivi a favore delle misure;
- MR - MONITORAGGIO: delle specie, degli habitat, dell'efficacia delle misure;
- PD - DIVULGAZIONE: piani di divulgazione, sensibilizzazione e formazione rivolti alle diverse categorie interessate.

Le Misure di conservazione sono inoltre suddivise in misure trasversali, misure per habitat e misure per specie. Le misure trasversali, poiché fanno riferimento a situazioni o ad attività antropiche di ampia diffusione e che interessano trasversalmente una pluralità di habitat e di specie, si applicano a tutti i SIC/ZSC/ZSC della regione biogeografica continentale.

Nell'ambito degli approfondimenti valutativi relativi all'interferenza con la Rete Natura 2000, **si ritiene significativo prendere in considerazione le Misure di conservazione trasversali relative in particolare alle seguenti tipologie di attività:**

1 – INFRASTRUTTURE

1a – Autostrade, strade extraurbane principali e secondarie (come definite dall'art. 2 del D.Lgs 285/1992) ed infrastrutture ferroviarie

- Riduzione dell'impatto della viabilità su specie e habitat attraverso l'adozione di misure di mitigazione quali:
- Sottopassaggi o altre misure idonee alla riduzione dell'impatto veicolare per la fauna minore in presenza di corridoi ecologici locali ad alta densità di individui durante l'anno o concentrati nei periodi di migrazione
- Valutazione della necessità di collocazione di dissuasori adeguati e sistemi di mitigazione (catadiottri, sistemi acustici e/o olfattivi, barriere, sottopassi e sovrappassi) per la fauna maggiore, lungo i tratti a maggior criticità, e loro eventuale predisposizione (GA)
- Per progetti di nuova realizzazione di autostrade e strade extraurbane, realizzazione di una rete di captazione/scolo che trattienga le acque di prima pioggia e le indirizzi ad opportuni sistemi di raccolta e/o trattamento (GA)
- Mitigazione dell'impatto acustico introducendo barriere fonoassorbenti, con sistemi di mitigazione visiva per l'avifauna (GA)

13 - INDIRIZZI GESTIONALI E DI TUTELA DELLE SPECIE E DEGLI HABITAT

- Divieto di reintroduzione, introduzione e ripopolamento in natura di specie e popolazioni non autoctone (RE)

- Divieto di cattura, immissione, allevamento e detenzione di crostacei decapodi alloctoni dei generi *Procambarus*, *Orconectes*, *Pacifastacus* e *Cherax* (RE)
- Divieto di lasciare vagare i cani in luogo pubblico o aperto al pubblico e di effettuare gare cinofile nel periodo aprile-luglio; sono fatti salvi:
 - i cani da pastore nell'esercizio di conduzione o guardia del bestiame
 - i cani delle forze armate e delle forze di polizia, quando utilizzati per servizio
 - le prove cinofile autorizzate ai sensi dell'art. 6 del Regolamento di attuazione n. 301 della L.R. 14/2007
- Divieto di distruzione o danneggiamento intenzionale di nidi e ricoveri di uccelli di interesse comunitario (RE)
- Divieto di sfalcio dell'habitat a canneto (*Phragmites* spp.) da febbraio a settembre e nei roost individuati dall'ente gestore del Sito (RE)
- I materiali utilizzati per gli interventi di ripristino devono avere caratteristiche pedologiche e litologiche analoghe a quelle dei terreni presenti nel sito interessato (RE)
- Definizione da parte dell'ente gestore del Sito, in accordo con gli enti cui è assegnata la funzione della gestione del patrimonio faunistico o floristico, di (RE):
 - specie alloctone-invasive e delle aree oggetto di eradicazione/contenimento;
 - aree in cui, a seguito del contrasto alle specie alloctone, sia opportuno o necessario provvedere con interventi di restocking;
 - progetti/azioni di rafforzamento delle popolazioni esistenti o di reintroduzione per specie vegetali o animali di interesse conservazionistico;
 - programmi di eradicazione progressiva di specie alloctone che mettano a rischio la conservazione di fauna e flora autoctone;
- Individuazione da parte dell'ente gestore del Sito dei corridoi ecologici e mantenimento della loro funzionalità all'interno dei SIC (GA)
- Creazione e/o potenziamento di banche del germoplasma di specie vegetali di interesse comunitario, minacciate e rare (GA)
- Sviluppo di programmi di conservazione di specie di interesse comunitario, minacciate e rare anche ex situ (GA)
- Realizzazione di interventi di ripristino di habitat degradati o frammentati volti alla riqualificazione ed all'ampliamento delle porzioni di habitat esistenti e riduzione della frammentazione, privilegiando l'utilizzo di tecniche di restauro ecologico attraverso l'uso di specie autoctone e fiorume locale (GA)
- Mantenimento di profondità diversificate nelle aree umide, idonee al permanere del geosigmeto esistente e della fauna associata (GA)
- Individuazione di interventi specifici per il ripristino degli habitat acquatici e ripariali idonei al recupero della funzionalità ecologica dei corsi d'acqua tesi a ripristinare condizioni adatte alla ricolonizzazione e riproduzione da parte di specie di interesse comunitario storicamente presenti (GA)
- Realizzazione di interventi in deroga finalizzati al controllo numerico delle specie "problematiche e/o dannose", laddove la distribuzione di queste specie possa influenzare negativamente la conservazione di specie ed habitat di interesse comunitario, nel rispetto delle vigenti normative in materia (GA)

L'AdP risulta coerente con le misure di conservazione riferite alle autostrade, strade extraurbane principali e secondarie ed infrastrutture ferroviarie, poiché prevede che la Variante al PRGC di Campoformido individui e collochi sul territorio (ed in particolare proprio in adiacenza al margine ovest della ZSC "Magredi di Campoformido") zone dedicate a opere di mitigazione connesse con le aree di acquisizione per la realizzazione della tangenziale sud di Udine, pertanto si può ritenere che la progettazione dell'infrastruttura sarà sviluppata

tenendo conto di aspetti di mitigazione ambientale adeguati (a titolo di esempio, si ipotizzano quelli legati alla fauna e alla gestione delle acque).

Le Misure di conservazione relative agli “indirizzi gestionali di tutela delle specie e degli habitat” sono prese in esame in quanto la Variante al PRGC, che interessa il sito dei Magredi di Campoformido, è stata valutata favorevolmente (con decreto n. 2064 dd 29 ottobre 2008 del Direttore centrale regionale Ambiente e Lavori pubblici) a condizione che il progetto della viabilità di collegamento alla tangenziale sud preveda, lungo le parti a confine con la ZSC (all'epoca SIC), interventi di ripristino vegetazionale, nonché la realizzazione di barriere acustiche e visive. La Variante in oggetto non soltanto reca tali indicazioni nelle Norme tecniche di attuazione, come richiesto nel citato decreto, ma concretizza tali prescrizioni introducendole “fisicamente” nella zonizzazione del PRGC (come rinvenibile nella figura seguente).

Pertanto la coerenza con le summenzionate misure potrà essere pienamente compiuta nella fase progettuale, attraverso la previsione, in corrispondenza delle aree di mitigazione presenti nella zonizzazione della Variante in oggetto, delle opere di mitigazione e compensazione che dovranno prevedere significative attività di recupero e salvaguardia di habitat e specie anche di interesse comunitario, ancorché questi siano presenti all'esterno della ZSC.



Figura 4 - Raffronto fra PRGC di Campoformido vigente e variante in progetto – Estratto dalla zonizzazione

LEGENDA

★ ★ ★ ★ Perimetro sito di interesse comunitario

— Viabilità extraurbana di primo livello di progetto
(Aree di acquisizione della tangenziale sud di Udine e opere di mitigazione connesse)

— E5-R Zona E di pertinente interesse agricolo, di rispetto

5.5.2 ***Biotopo Magredi di San Canciano***

L'art.1 “ambito di applicazione” delle Norme di tutela del biotopo naturale regionale Magredi di San Canciano stabilisce che le stesse trovano applicazione solo all'interno del perimetro del sito. Pertanto, poiché la variante non va ad intercettare la superficie del biotopo, l'AdP non risulta essere in contrasto con quanto definito dalle norme del sito.

5.5.3 Prati stabili

Si osserva che i Prati stabili che insistono sulla medesima superficie della ZSC del Magredi di Campoformido non sono soggetti a interferenze a seguito dell'attuazione delle azioni previste dall'AdP. La Variante al PRGC di Campoformido conseguente all'AdP prevede alcune modifiche relative alle superfici interessate da Prati stabili, tuttavia non connesse con la citata ZSC: relativamente a tali aspetti, si è tenuto conto nell'ambito delle valutazioni e inoltre sarà dedicato a tale tema uno specifico approfondimento nella documentazione della Valutazione di impatto ambientale sul progetto dell'infrastruttura.

5.6 CONSIDERAZIONI SUL RAPPORTO CON IL REDIGENDO PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE

Si ritiene utile presentare a titolo conoscitivo alcuni elementi che possono interessare l'area in cui ricade la ZSC "Magredi di Campoformido", tratti dal redigendo Piano paesaggistico regionale (PPR), attualmente in fase di formazione, pur evidenziando che lo strumento non è ancora vigente.

Il PPR prevede una Rete ecologica, finalizzata alla conservazione, al miglioramento e all'incremento della qualità paesaggistica e della connettività ecologica del territorio regionale.

La Rete ecologica è rivolta a garantire la connettività degli ecosistemi naturali e seminaturali, partendo dal presupposto che ecosistemi tra loro non isolati garantiscono la qualità del paesaggio e il funzionamento dei servizi ecosistemici. È costituita da ampie unità territoriali omogenee definite "ecotopi" che, con diversa funzionalità ecologica, coprono l'intero territorio regionale.

Gli aspetti relativi a tale rete sono declinati anche per ambiti di paesaggio (AP) e in particolare l'area dei Magredi di Campoformido rientra nell'AP 8 "Alta pianura friulana e Isontina". Nello specifico il sito Magredi di Campoformido è classificato come ecotopo con funzione di core area i cui obiettivi di conservazione riguardano il ripristino degli elementi di connessione, incentivando la realizzazione di elementi dell'agroecosistema nelle aree contermini (siepi, filari, boschetti, fasce inerbite) e la conversione dei seminativi in prati, e la conservazione delle praterie.

Si evidenzia, infine, che, nell'ambito dell'AdP, anche al fine di soddisfare gli obiettivi di conservazione degli elementi di connessione, è previsto che nell'area contigua alla ZSC, presso il Comune di Campoformido, la variante al PRGC individui aree per il ripristino a prato che presentino opportune condizioni ecologiche al fine di permettere il recupero e il mantenimento della biodiversità dei luoghi. Un tanto è finalizzato a compensare l'acquisizione di alcune superfici a prato stabile interferenti con il tracciato del raccordo alla tangenziale.

Inoltre si osserva che il tracciato del raccordo della tangenziale sud di Udine è stato positivamente valutato e inserito in una precedente Variante al PRGC di Campoformido (si fa riferimento in particolare alla variante n.35 al PRGC) in quanto unica soluzione percorribile che non andava ad intaccare la ZSC (all'epoca SIC). Nondimeno, affinché la variante abbia la minor interferenza possibile con la vicina ZSC, è stata integrata la normativa tecnica dello strumento urbanistico in relazione alla previsione del raccordo della tangenziale sud di Udine, specificando che in fase di progettazione debbano essere previste adeguate forme di mitigazione ambientale.

5.7 CONCLUSIONI

Le variazioni introdotte dall'AdP al PRGC che possono avere connessioni con la ZSC "Magredi di Campoformido" sono:

- la previsione nelle Nta di interventi di ripristino vegetazionale, che evitino la proliferazione di specie infestanti e

ruderali, e la realizzazione di barriere acustiche e visive verso la ZSC (peraltro già presente nella variante precedente);

- la sostituzione dell'area E5-R (Zona E di pertinente interesse agricolo), in prossimità della ZSC, con aree dedicate alla realizzazione di opere di mitigazione connesse con le aree di acquisizione della tangenziale sud di Udine.

Tali variazioni concretizzano in modo completo - a livello di pianificazione urbanistica - le prescrizioni presenti nel decreto n. 2064 del 29 ottobre 2008 del Direttore centrale regionale Ambiente e Lavori pubblici, che valutava positivamente l'inserimento del raccordo tra la tangenziale sud di Udine e la SS 13 nel PRGC di Campoformido. Pertanto si ritiene che l'AdP non rechi interferenze significative con la ZSC IT3320023 Magredi di Campoformido e con i relativi habitat e specie in essa presenti.

6

VALUTAZIONE AMBIENTALE

6.1 APPROCCIO METODOLOGICO

Tutte le azioni proposte dall'AdP devono essere valutate al fine di determinare gli effetti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi, sulle componenti ambientali e socio – economiche.

Seguendo quanto indicato all'Allegato VI - Parte seconda degli Allegati del D.lgs. 152/06 e s.m.i., per la valutazione degli effetti prodotti dalle azioni dell'AdP sono state considerate le seguenti componenti ambientali e socio – economiche:

componenti ambientali

- fattori climatici: qualità del clima;
- aria: qualità dell'aria;
- acqua: acque sotterranee ed acque superficiali;
- suolo e sottosuolo: intesi sotto il profilo geologico, geomorfologico e pedologico, nel quadro dell'ambiente in esame ed anche come risorse non rinnovabili;
- flora, fauna e biodiversità: formazioni vegetali ed associazioni animali, emergenze più significative, specie protette ed equilibri naturali;
- paesaggio: aspetti morfologici e culturali del paesaggio, identità storica e monumentale; tale componente comprende anche i beni materiali e il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico;

componenti socio – economiche

- urbanistica: rapporto con gli strumenti di pianificazione vigenti;
- viabilità e mobilità: modifica dell'assetto della mobilità e delle sue caratteristiche sulla rete stradale interessata dall'intervento;
- popolazione e salute umana: per quanto riguarda la popolazione, la valutazione degli impatti e degli effetti conseguenti che le azioni previste dell'AdP, se attuate, possono produrre sulle strutture e sulle attività a servizio del cittadino nel territorio; per quanto riguarda la salute umana, la valutazione degli impatti e degli effetti conseguenti che le azioni previste dell'AdP, se attuate, possono produrre sulla salute della popolazione residente nel territorio, tenendo conto dello spostamento del rischio di impatto sulla salute della popolazione che vive in prossimità della SS 13 "Pontebbana", dovuto anche alla diminuzione dei flussi di traffico, fino all'azzeramento di quelli pesanti di transito sulla stessa statale, nel tratto compreso tra Basagliapenta e Basaldella.

Gli effetti che le azioni dell'AdP possono esercitare nei confronti di queste componenti sono stati espressi in termini di:

qualificazione dell'effetto

- effetto probabile: l'effetto diretto ed indiretto che può verificarsi a seguito dell'implementazione di un'azione della Variante nei confronti della componente considerata;
- effetto poco probabile: l'effetto diretto ed indiretto che ha minime o trascurabili probabilità di verificarsi a seguito dell'implementazione di un'azione della Variante nei confronti della componente considerata;

significatività dell'effetto

- effetto reversibile: l'effetto diretto ed indiretto per il quale, a seguito del cessare dell'azione, è possibile ripristinare in un tempo più o meno lungo (finito) le condizioni originarie o comunque antecedenti all'azione; nel caso specifico, è l'azione che non produce effetti edificatori;
- effetto irreversibile: l'effetto diretto ed indiretto per il quale, a seguito del cessare dell'azione, è impossibile ripristinare le condizioni iniziali; nel caso specifico, è l'azione che produce effetti edificatori.

spazialità dell'effetto

- effetto di area locale: l'effetto diretto ed indiretto che rimane circoscritto all'area ove l'azione é stata implementata, ovvero all'ambito territoriale interessato dall'AdP;
- effetto di area vasta: l'effetto diretto ed indiretto che si estende in un'area che travalica quella ove l'azione é stata implementata, ovvero travalica l'ambito territoriale interessato dall'AdP;

temporalità

- effetto di breve periodo: l'effetto diretto od indiretto che può verificarsi a seguito dell'implementazione delle azioni della Variante e che può esaurirsi in un tempo inferiore all'arco medio di una generazione (dallo stato attuale e fino a 5 anni);
- effetto di medio periodo: l'effetto diretto od indiretto che può verificarsi a seguito dell'implementazione delle azioni della Variante e che può esaurirsi nell'arco di tempo di una generazione (da 5 a 10 anni);
- effetto di lungo periodo: l'effetto diretto od indiretto che può verificarsi a seguito dell'implementazione delle azioni della Variante e che non può esaurirsi nell'arco di tempo di una generazione (oltre i 10 anni);

totalità degli effetti

- impatto significativo: l'impatto i cui effetti sono negativi nei confronti della componente considerata;
- impatto poco significativo: l'impatto i cui effetti sono trascurabili nei confronti della componente considerata;
- impatto non significativo: l'impatto i cui effetti sono irrilevanti nei confronti della componente considerata o che non produce effetti nei confronti della componente considerata.

Per le componenti ambientali, gli effetti di cui sopra sono stati valutati seguendo le indicazioni fornite dalle Linee Guida pubblicate dall'ISPRA nel 2017. Pertanto, gli aspetti considerati per valutare gli effetti prodotti dalle azioni dell'AdP sono:

fattori climatici

- caratteristiche fisiche del territorio;
- condizioni e variabilità climatiche;
- effetto serra;
- evoluzione dei ghiacciai;
- ciclo idrologico.

aria

- caratteristiche fisiche del territorio e urbanizzazione;
- condizioni meteorologiche;
- qualità dell'aria;
- emissioni di inquinanti in atmosfera.

acqua

- qualità delle risorse idriche superficiali, sotterranee e a specifica destinazione d'uso;
- qualità delle acque marino- costiere e biodiversità marino costiera;
- quantità delle risorse idriche superficiali e sotterranee;
- consumi idrici.

suolo e sottosuolo

- copertura e uso del suolo;
- aspetti pedologici;

- foreste;
- geologia;
- assetto idrogeologico,

flora, fauna e biodiversità:

- qualità e quantità di: risorse genetiche, specie e habitat;
- servizi ecosistemici;
- specie esotiche invasive.

paesaggio

- emergenze storico - architettoniche;
- emergenze archeologiche;
- emergenze naturalistiche;
- sistemi paesaggistici;
- detrattori paesaggistici;
- qualità, sensibilità e vulnerabilità;
- accessibilità, fruizione percettivo-psico-visiva.

Per quanto riguarda le componenti socio – economiche, gli aspetti considerati per valutare gli effetti prodotti dalle azioni dell'AdP sono:

urbanistica

- modifiche di destinazione urbanistica e di destinazione d'uso del suolo;
- espropri;

viabilità e mobilità

- diminuzione dei volumi di traffico e fluidificazione;
- diminuzione del tasso di incidentalità.

popolazione e salute umana

- impatto dell'inquinamento atmosferico dovuto a traffico veicolare sulla salute umana;
- spostamento del rischio sanitario per esposizione della popolazione all'inquinamento atmosferico causato da traffico veicolare;

L'analisi è stata quindi svolta secondo due livelli di approfondimento:

- in primo luogo è stata redatta una scheda per ogni azione dell'AdP, che illustra in dettaglio i contenuti dell'azione stessa e descrive in maniera discorsiva l'impatto che quest'ultima produce sulle componenti ambientali e socio – economiche del territorio interessato; inoltre, viene indicata in maniera sintetica la procedura di monitoraggio da adottare e vengono riassunte le caratteristiche dell'effetto prodotto (qualificazione, significatività, spazialità e temporalità); infine, ove possibile, l'azione viene illustrata e riferita graficamente. Poiché l'AdP raccoglie le Varianti agli strumenti urbanistici della quattro Amministrazioni comunali territorialmente interessate, viene inoltre espresso un commento sugli impatti prodotti dall'insieme delle azioni riferite alla singola Variante ed un commento conclusivo riferito alla totalità degli effetti prodotti dall'insieme delle azioni di tutte le Varianti;
- in secondo luogo, è stata redatta una matrice in cui ciascuna azione viene valutata contemporaneamente su tutte le componenti scelte, per gli effetti che produce. Le varie azioni sono state elencate in successione, per cui la matrice consente la lettura degli effetti contemporanei di un'azione su tutte le componenti nominate e la lettura degli effetti di tutte le azioni su ciascuna componente ambientale. Questa metodologia permette una

semplice lettura degli impatti cumulativi delle azioni e permette di tenerle sotto controllo nell'intero complesso. Tale cumulatività, vale a dire l'effetto complessivo di più azioni rispetto ad uno stesso aspetto ambientale, è considerata "sinergica" se l'effetto complessivo di più azioni è superiore alla somma degli effetti delle singole azioni, "additiva" se l'effetto complessivo di più azioni è pari alla somma degli effetti delle singole azioni. La matrice evidenzia quindi quelle situazioni che, all'interno di un Piano e/o Programma, devono essere analizzate con maggiore attenzione. Tale matrice è allegata al Rapporto ambientale nonché alla Sintesi non tecnica del Rapporto ambientale. Ad ogni tipologia di effetto è stato attribuito un colore, secondo le seguenti indicazioni:

Effetto molto significativo		negativo
Effetto significativo		
Effetto poco significativo		
Effetto non significativo o nullo		nullo
Effetto poco significativo		positivo
Effetto significativo		
Effetto molto significativo		

Nell'ambito della valutazione ambientale delle singole azioni dell'AdP sono inoltre presenti elementi di indicazione relativi al monitoraggio. Per quanto riguarda gli aspetti generali inerenti al monitoraggio, si rimanda al capitolo 7 del Rapporto ambientale.

6.2 VALUTAZIONE AMBIENTALE DELLE AZIONI CON INFLUENZA SOVRACOMUNALE

6.2.1 Azione A

AZIONE A: Localizzazione e realizzazione della tangenziale sud di Udine - secondo lotto.

Attraverso le Varianti agli strumenti urbanistici vigenti dei Comuni di Campoformido, Lestizza e Basiliano allegate all'AdP l'obiettivo consiste nella conferma delle previsioni vigenti e, quindi, della localizzazione dell'opera, ma anche nella modifica azzonativa di alcuni mappali e porzioni di questi per individuare tutte le aree in acquisizione (espropri) relative non solo al tracciato stradale dell'opera, ma anche alle opere di mitigazione connesse a quest'ultima. L'obiettivo consiste inoltre nell'inserimento della previsione delle opere di "compensazione territoriale" richieste dalle Amministrazioni comunali interessate e riportate agli artt. 2 e 3 dell'AdP.

Invece, attraverso la Variante allo strumento urbanistico vigente nel Comune di Pozzuolo del Friuli, l'obiettivo si configura, in primo luogo, quale nuova previsione dell'opera e, quindi, della sua localizzazione nel livello operativo del PRGC vigente; in secondo luogo, si configura come modifica delle previsioni vigenti nel livello strutturale, per rendere quest'ultimo coerente con il livello operativo. Anche in questo caso l'obiettivo consiste inoltre nell'inserimento della previsione delle opere di "compensazione territoriale" richieste dalle Amministrazioni comunali interessate e riportate agli artt. 2 e 3 dell'AdP.

L'ottenimento della conformità urbanistica dell'opera agli strumenti urbanistici vigenti di tutte e quattro le Amministrazioni comunali interessate, che risulterà dalla conclusione del procedimento relativo all'AdP, è propedeutico al proseguo dell'iter progettuale per la realizzazione dell'opera, realizzazione che si configura tra gli obiettivi primari del PRITMML.

COMPONENTI AMBIENTALI:

FATTORI CLIMATICI: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale. Infatti, l'azione non altera in alcun modo le caratteristiche fisiche del territorio, non produce variazioni delle condizioni climatiche, non influisce sul fenomeno denominato "effetto serra" né sull'evoluzione dei ghiacciai e sul ciclo idrologico.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

ARIA: l'azione ha effetti diretti su questa componente, poiché a seguito della realizzazione dell'opera il traffico veicolare presente sulla nuova arteria stradale produrrà inquinamento atmosferico. Giacché l'opera viene realizzata in un territorio quasi esclusivamente agricolo, essa si configura come valida alternativa alla SS 13, che invece attraversa un territorio prevalentemente urbanizzato. È previsto infatti lo spostamento del traffico pesante e di una significativa percentuale di traffico veicolare dalla SS 13 sulla nuova opera, garantendo un netto miglioramento della qualità dell'aria per tutti coloro che vivono e lavorano attualmente lungo la SS 13. La nuova opera attraverserà l'abitato meridionale della frazione di Zugliano, in Comune di Pozzuolo del Friuli. Per la popolazione che rimarrà limitrofa al sedime della nuova opera sono comunque previste nel progetto dell'opera interventi di mitigazione ed inoltre, dallo stesso AdP, l'azione di compensazione territoriale 1.4 (fascia di mitigazione con destinazione d'uso a verde pubblico).

I potenziali impatti previsti su questa componente e descritti nel Capitolo del presente rapporto Ambientale relativo allo stato dell'arte di quest'ultima confermano che i valori ottenuti per i microinquinanti Benzene, Cadmio, Nichel e Benzopirene nelle simulazioni post opera risultano nettamente inferiori agli standard di qualità dell'aria riportati nella normativa vigente. Per quanto riguarda le classi di valori degli inquinanti più significativi (PM₁₀, PM_{2.5} e NO_x), si evidenzia che l'ambito afferente la SS 13 avrà un beneficio generalizzato sulle concentrazioni attese di PM₁₀, PM_{2.5} e NO_x, grazie al trasferimento del traffico di attraversamento sul nuovo tracciato viario in esame. Allo stesso tempo la qualità dell'aria nell'ambito circostante il tracciato della tangenziale subirà un lieve peggioramento, comunque contenuto entro i limiti di legge per le polveri. Peggioramenti più significativi sono previsti per gli ossidi di azoto, valori comunque all'interno dei limiti di legge e che interessano per larga parte aree non edificate.

La realizzazione del II° lotto della Tangenziale sud 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.

MONITORAGGIO: per le modalità di monitoraggio dell'azione sulla componente ambientale considerata vedasi il Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI, Paragrafo 6.1 – Atmosfera e paragrafo 6.4 Rumore dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato Piano di Monitoraggio Ambientale.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (positiva)

ACQUA: l'azione non ha effetti diretti su questa componente ambientale; in quanto sia la localizzazione che la conseguente realizzazione dell'opera non alterano la qualità delle risorse idriche superficiali, sotterranee e a specifica destinazione d'uso o delle acque marino-costiere e biodiversità marino costiera, non modifica la quantità delle risorse idriche superficiali e sotterranee né i consumi idrici.

L'azione potrà tuttavia produrre effetti indiretti. Come illustrato nel Capitolo relativo allo stato dell'arte della presente componente ambientale, l'ambito interessato dall'azione è caratterizzato dalla presenza del Torrente Cormor e dal canale di scarico della fognatura di Udine come idrografia superficiale principale e da una rete di fossi di drenaggio delle aree agricole come idrografia superficiale minore. L'idrografia sotterranea è caratterizzata dalla presenza della falda acquifera. Per quanto riguarda quindi l'idrografia superficiale, la realizzazione dell'opera dovrà tener conto principalmente degli impatti da *runoff* 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 quindi l'idrografia sotterranea, la realizzazione dell'opera dovrà tener conto dell'alto grado di vulnerabilità della falda.

In ogni caso, tutti le opere di compensazione già previste dal progetto sono sufficienti a diminuire il grado di significatività dell'effetto.

MONITORAGGIO: per le modalità di monitoraggio dell'azione sulla componente ambientale considerata vedasi il Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI, Paragrafo 6.2 – Acque superficiali e paragrafo 6.3 Acque sotterranee dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato Piano di Monitoraggio Ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

SUOLO E SOTTOSUOLO: l'azione produce su questa componente il suo effetto negativo maggiore. La realizzazione dell'opera comporta infatti sottrazione di suolo agricolo e impermeabilizzazione del suolo in tutti e quattro i territori comunali interessati dall'AdP. Come evidenziato nel Capitolo del presente Rapporto Ambientale relativo a questa componente, è stato evidenziato come il tratto Basagliapenta – Campoformido presenta un valore agronomico 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. L'impatto sul comparto agricolo, più che in termini di sottrazione di superficie agricola utilizzata è stato valutato mediante l'evidenziazione delle interferenze dell'opera sull'estensione territoriale delle aziende agricole presenti e sul locale sistema agricolo più in generale. Invece, in relazione alle condizioni morfologiche e litostratigrafiche accertate lo studio sullo stato dell'arte esclude qualsiasi rischio di natura geostatica, anche in relazione agli effetti della costruzione dell'infrastruttura viaria.

MONITORAGGIO: il monitoraggio consisterà nella verifica delle modalità di realizzazione dell'opera principale come prevista dal progetto, delle opere di mitigazione a questo connesse e delle opere di inserimento ambientale previste dall'AdP. Inoltre il monitoraggio consisterà nella verifica del rispetto delle tempistiche e della consequenzialità previste dall'AdP in relazione alla realizzazione degli interventi.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (negativa)

FLORA, FAUNA E BIODIVERSITA': l'azione potrà avere effetti indiretti su questa componente, in quanto non tanto la localizzazione ma la conseguente realizzazione dell'opera potrà modificare i corridoi ecologici relativi ad alcune specie autoctone. In ogni caso, non verranno intaccati la qualità e la quantità delle risorse genetiche, delle specie e degli habitat presenti nel territorio interessato dall'azione.

MONITORAGGIO: verifica delle modalità e della temporalità di realizzazione delle opere di mitigazione e inserimento ambientale previste dal progetto rispetto alla cantierizzazione dell'opera principale. Vedasi quindi il Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI, Paragrafo 6.6 – Opere a verde ed habitat dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato Piano di Monitoraggio Ambientale.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	area vasta
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

PAESAGGIO: l'azione avrà effetti diretti su questa componente, in quanto le modifiche previste non sono in continuità con l'assetto territoriale esistente, quasi esclusivamente agricolo. L'azione non interessa direttamente emergenze storico-architettoniche ed archeologiche né emergenze naturalistiche vincolate e/o tutelate. Solo nel territorio comunale di Pozzuolo del Friuli, il tracciato verrà realizzato in continuità al limite meridionale di Villa Moro Job e attraverserà in viadotto il torrente Cormor. Il tracciato non si configura come un detrattore paesaggistico rispetto allo stato dell'arte, poiché i valori visuali, formali ed identitari del territorio non vengono modificati, trattandosi di un territorio agricolo prossimo però ad ambiti urbanizzati. Non viene intaccata la qualità del paesaggio, poiché quest'ultimo non si configura come unico o raro. Il paesaggio è stato già soggetto a trasformazioni ed è un paesaggio urbanizzato, pertanto non più altamente sensibile e vulnerabile. La fruizione dei beni storico ed ambientali presenti lungo il tracciato non viene modificata. Infine, vi sarà sicuramente una fruizione percettiva, psichica e visiva differente del paesaggio stesso, che verrà in qualche modo riassimilata allo stato dell'arte attraverso la realizzazione delle opere di mitigazione previste dal progetto.

MONITORAGGIO: verifica delle modalità e della temporalità di realizzazione delle opere di mitigazione e inserimento ambientale previste dal progetto rispetto alla cantierizzazione dell'opera principale. Vedasi quindi il Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI, Paragrafo 6.6 – Opere a verde ed habitat dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato Piano di Monitoraggio Ambientale.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

COMPONENTI SOCIO – ECONOMICHE:

URBANISTICA: l'azione avrà effetti diretti su questa componente, anche se le modifiche azzonative sono già presenti negli strumenti urbanistici vigenti di tre delle Amministrazioni comunali interessate dall'AdP (Campoformido, Lestizza e Basiliano), dove l'azione si configura fondamentalmente come conferma delle previsioni vigenti. Per quanto riguarda l'Amministrazione comunale di Pozzuolo del Friuli, l'azione si configura come nuova localizzazione, assumendo in via definitiva, con la ratifica dell'AdP, il carattere conformativo della proprietà. In tutti e quattro le Amministrazioni comunali, comunque, l'azione comporta modifiche di destinazione urbanistica e un impatto in termini di espropri, che tuttavia solo a Pozzuolo del Friuli riguardano anche aree edificabili, mentre negli altri territorio comunali riguardano aree agricole.

MONITORAGGIO: verifica delle modalità e della temporalità di realizzazione delle opere di mitigazione e inserimento ambientale previste dal progetto rispetto alla cantierizzazione dell'opera principale.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di medio periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

VIABILITA' E MOBILITA': l'azione prevista comporterà effetti diretti e indiretti positivi su questa componente. Il completamento della tangenziale sud di Udine consentirà la riorganizzazione gerarchica dei flussi di traffico consentendo adeguati livelli di servizio conformi agli standard previsti dal PRITMML per la rete di primo livello. Tale riorganizzazione libererà dal traffico di transito, con particolare riferimento alla percentuale di quota pesante, la direttrice principale attualmente caricata da questi flussi, cioè la SS 13 "Pontebbana", con il conseguente decongestionamento delle traverse dei centri abitati di Pasian di Prato e Campoformido e la traversa della frazione di Basagliapenta in Comune di Basiliano. Gli effetti diretti si manifesteranno in termini di sicurezza stradale e standard di servizio anche su queste traverse, lungo le quali potranno essere previste misure adeguate per le utenze deboli e per la riqualificazione del contesto urbano afferente.

MONITORAGGIO verifica delle modalità e della temporalità di realizzazione delle opere di mitigazione e inserimento ambientale previste dal progetto rispetto alla cantierizzazione dell'opera principale.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di medio e lungo periodo
Totalità degli effetti	molto significativa (positiva)

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA: l'azione prevista comporterà effetti diretti molto positivi su questa componente. Infatti, il completamento della tangenziale sud di Udine consentirà di trasferire quote rilevanti di traffico in transito sulla rete principale lungo l'asse est ovest e prevalenti quote di veicoli pesanti dal tratto della SS 13 "Pontebbana" compreso tra Basagliapenta e il casello di Udine sud sulla nuova infrastruttura che attraversa un territorio quasi esclusivamente agricolo e non urbanizzato, eccetto la porzione meridionale della frazione di Zugliano a Pozzuolo del Friuli. Le funzioni urbane afferenti la SS 13 "Pontebbana" (asili, scuole, luoghi di lavoro, aree commerciali ed artigianali) non sono attualmente compatibili, in termini di sicurezza e di qualità della vita della popolazione, con le caratteristiche della stessa e del territorio attraversato fortemente urbanizzato.

Diminuendo dunque drasticamente l'esposizione al rischio di tutta la popolazione che vive e gravita nei centri abitati di Passignano di Prato, Campoformido e Basagliapenta, l'azione produce effetti positivi sulla salute e sulla qualità della vita di quest'ultima, garantendo un impatto minore per esposizione all'inquinamento atmosferico causato da traffico veicolare. Come viene più volte ribadito all'interno del presente documento, lo spostamento del traffico sopra descritto avrà anche effetti indiretti molto positivi, consentendo la riqualificazione dei centri abitati sulla Pontebbana, in termini di servizi alle utenze deboli, Zone 30 e servizi alla persona.

MONITORAGGIO: il monitoraggio consisterà nella verifica delle modalità di realizzazione dell'opera principale come prevista dal progetto, delle opere di mitigazione a questo connesse e delle opere di inserimento ambientale previste dall'AdP. Inoltre il monitoraggio consisterà nella verifica del rispetto delle tempistiche e della consequenzialità previste dall'AdP in relazione alla realizzazione degli interventi.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	molto significativa (positiva)

6.2.2 **Azione B**

AZIONE B: verifica dei volumi di traffico presenti sulle porzioni di reti stradali coinvolte per individuare le mitigazioni eventualmente necessarie nei punti che registrano aumenti di traffico.

L'obiettivo consiste 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, cioè quella che risentirà direttamente della ri-organizzazione dei flussi di traffico.

Il completamento della tangenziale sud di Udine produrrà effetti positivi e migliorativi in termini di livello di servizio 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 ri-organizzazione 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 compreso tra SR 353 a est, la S.R. 464 a nord la S.R. 252 a Sud, la ex S.P. 101 a ovest e le principali strade ex provinciali comprese in questo ambito, ove questa azione permetterà di quantificare tali aumenti e individuare i punti nei quali sono registrati.

E' necessario verificare quali siano tali aumenti in prossimità di ricettori sensibili, e qualora necessario, individuare le azioni atte a risolvere le criticità.

COMPONENTI AMBIENTALI:

FATTORI CLIMATICI: l'azione non ha effetti diretti su questa componente ambientale. Infatti, la verifica dei volumi di traffico che contrassegna l'azione non altera in alcun modo le caratteristiche fisiche del territorio, non produce variazioni delle condizioni climatiche, non influisce sul fenomeno denominato "effetto serra" né sull'evoluzione dei ghiacciai e sul ciclo idrologico.

Come già affermato nella descrizione dell'azione e nell'illustrazione dei potenziali impatti su questa componente all'interno del relativo Capitolo sullo stato dell'arte, il confronto tra lo scenario ante operam e post operam, esteso all'intero dominio assunto nelle simulazioni, che comprende sia la tangenziale che l'esistente SS 13, fa registrare un beneficio generalizzato delle concentrazioni attese di PM10, PM2.5 e NOx per l'ambito afferente la SS 13, grazie al trasferimento del traffico di attraversamento sul nuovo tracciato viario in esame. Allo stesso tempo la qualità dell'aria nell'ambito circostante il tracciato della tangenziale subirà un lieve peggioramento, comunque entro i limiti di legge per le polveri.

Tuttavia, a conseguenza della riorganizzazione dei flussi veicolari potrebbe verificarsi localmente, su direttrici stradali che afferiscono alla Tangenziale sud di Udine, un aumento di traffico. La realizzazione dell'azione si

configura come misura preventiva per valutare anche eventuali impatti futuri su questa componente ambientale. Pertanto gli effetti indiretti di lungo periodo posso essere considerati significativamente positivi.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale, in quanto essa stessa si configura come un monitoraggio.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (positiva)

ARIA: l'azione non ha alcun effetto diretto su questa componente ambientale. Vengono infatti monitorati i volumi di traffico transitanti sulla porzione di rete stradale che risentirà degli effetti della realizzazione della Tangenziale sud di Udine. Ciò permetterà di raccogliere una serie di dati che serviranno da supporto al monitoraggio di cui all'azione successiva (azione C – Valutazione di Impatto sulla Salute). Dai dati sarà possibile stimare la ricaduta delle emissioni in atmosfera dovute ai volumi di traffico e, di conseguenza, valutare la qualità dell'aria.

Ci si attende tuttavia che l'azione produca effetti positivi indiretti, poiché la riorganizzazione dei flussi di traffico e la realizzazione degli interventi di "inserimento territoriale" previsti dall'AdP consentano una fluidificazione del traffico e un decongestionamento locale nei tratti che ad oggi risultano congestionati nelle ore di punta. È necessario stabilirne le modalità in termini di temporalità e di strategia, relativamente all'iter procedimentale dell'AdP.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale, in quanto essa stessa si configura come un monitoraggio. Tuttavia, tale azione potrà essere coordinata con i contenuti del *Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI, Paragrafo 6.1 – Atmosfera e Paragrafo 6.4 Rumore* dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato *Piano di Monitoraggio Ambientale*.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (positiva)

ACQUA: l'azione non ha alcun effetto su questa componente ambientale, poiché non incide sulla qualità delle risorse idriche superficiali, sotterranee e sulla specifica destinazione d'uso né sulla qualità delle acque marino-costiere e biodiversità marino costiera; non interessa la quantità delle risorse idriche superficiali e sotterranee né i consumi idrici.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

SUOLO E SOTTOSUOLO: l'azione non ha effetti diretti su questa componente. Tuttavia, gli effetti potranno essere indiretti poiché dal monitoraggio potranno emergere una serie di risultati che andranno a indirizzare le scelte seguenti da mettersi in atto qualora emergessero situazioni da mitigare. Il grado di significatività dell'impatto dipenderà dai differenti effetti in termini di occupazione e di impermeabilizzazione del suolo dovute alla tipologia di intervento che potrebbe essere messo in atto.

MONITORAGGIO: l'azione si configura già come un monitoraggio. È necessario stabilirne le modalità temporali e strategiche, in relazione alla realizzazione degli interventi viabilistici che potranno essere previsti e alla conseguente ulteriore occupazione di suolo.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

FLORA, FAUNA E BIODIVERSITA': l'azione non produce alcun effetto diretto o indiretto su questa componente ambientale. Trattandosi infatti di un monitoraggio sul traffico, l'azione non incide sulla qualità e quantità di risorse genetiche, specie e habitat, sui servizi ecosistemici né produce specie esotiche invasive.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale, poiché già essa stessa si configura come un monitoraggio.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

PAESAGGIO: l'azione prevista non produce effetti diretti su questa componente. Tuttavia i risultati del monitoraggio potranno produrre effetti indiretti, in quanto andranno a condizionare l'assetto futuro della rete stradale interessata. Da una parte ci si attende infatti che in base al decremento dei volumi di traffico possano essere avviati processi di riqualificazione che riguardano gli ambiti urbani afferenti i principali assi della rete, con il recupero dello spazio urbano esistente, ad oggi sottoutilizzato e, in alcuni casi, in fase di progressivo degrado. Dall'altro, potranno essere previsti degli interventi infrastrutturali delle azioni di mitigazione, che a seconda della tipologia potrebbero influire su questa componente ma che in ogni caso andranno ad inserirsi in un territorio già antropizzato, dunque già modificato dall'uomo.

MONITORAGGIO: poiché l'azione si configura già come un monitoraggio, in relazione a questa componente ambientale sarà necessario verificare l'effettiva messa in atto dei programmi previsti, secondo i contenuti progettuali proposti tenendo in considerazione, nelle fasi di progettazione e realizzazione degli interventi, il miglioramento e valorizzazione del paesaggio.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

COMPONENTI SOCIO – ECONOMICHE:

URBANISTICA: l'azione prevista non produce effetti diretti su questa componente. Tuttavia, nei punti della rete stradale interessata dall'azione che registreranno aumenti dei volumi di traffico, qualora siano in corrispondenza di centri abitati o frazioni abitate, saranno predisposte delle misure di mitigazione. Queste ultime, a seconda della tipologia, potrebbero comportare modifiche alle destinazioni urbanistiche e di uso del suolo previste dagli strumenti urbanistici vigenti. Il grado di significatività dell'impatto dipenderà dalla necessità o meno di predisporre azioni di mitigazione ed eventualmente, dalla tipologia di queste ultime.

MONITORAGGIO: l'azione si configura già come un monitoraggio. È necessario stabilirne le modalità temporali e strategiche, in relazione alla realizzazione degli interventi viabilistici che potranno essere previsti e ai conseguenti ulteriori espropri.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di medio periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

VIABILITA' E MOBILITA': l'azione prevista produce effetti diretti positivi su questa componente, in quanto i risultati del monitoraggio consentiranno d'individuare i punti della rete stradale interessata che abbiano subito un aumento dei flussi veicolari e, tra questi, le situazioni critiche. Su queste ultime si interverrà procedendo alla loro sistemazione e messa in sicurezza, al fine di fluidificare il traffico e diminuire il tasso di incidentalità. Sarà posta particolare attenzione su quei punti o tratti che siano interni a frazioni abitate.

MONITORAGGIO: poiché l'azione si configura già come un monitoraggio, in relazione a questa componente ambientale sarà necessario verificare l'effettiva messa in atto e realizzazione dei programmi previsti a seguito dei risultati ottenuti. In ogni caso, sarà necessario coordinare l'azione con quanto già previsto al *Capitolo 6* -

MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI, Paragrafo 6.5 – Traffico veicolare dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato Piano di Monitoraggio Ambientale

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	reversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di medio e lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (positivo)

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA: l'azione prevista produce effetti diretti molto positivi su questa componente. Come evidenziato nel Capitolo che descrive lo stato dell'arte della componente considerata, l'entrata in esercizio dell'opera produce effetti positivi nel tessuto economico e produttivo sia delle aree con vocazione artigianale e/o industriale connesse con la nuova viabilità sia del tessuto economico minore degli ambiti territoriali direttamente interessati dal tracciato. I principali aspetti positivi riguardano l'aumento della rete stradale per i traffici a lunga distanza, con la possibilità di abbassare i tempi di percorrenza delle merci; l'aumento della capacità stradale complessiva, in particolare per i veicoli commerciali, con effetti positivi sulla fluidificazione del traffico in generale e delle aree urbane attualmente interessate e, di conseguenza, sui costi della mobilità; la riduzione dell'incidentalità nelle viabilità attualmente utilizzate e miglioramento generale della sicurezza stradale, con effetti positivi sui costi originati dal traffico; infine l'incremento della "vivibilità" nelle aree abitative attualmente interessate da rilevanti flussi di traffico.

Nel bilancio complessivo emergono altresì effetti negativi principalmente riferiti al settore agricolo, di cui si è già illustrato nella componente ambientale denominata suolo e sottosuolo; si tratta infatti di effetti legati al consumo di suolo agricolo e relativo smembramento di singoli fondi agricoli, che potrebbe portare alla formazione di porzioni marginali non più utili ad una razionale pratica agricola.

Infine, nei punti delle rete stradale interessata dall'azione che registreranno aumenti dei volumi di traffico, soprattutto qualora siano in corrispondenza di centri abitati o frazioni abitate, saranno predisposte delle misure di mitigazione che potranno configurarsi come nuovi interventi o messa in sicurezza di tratti o intersezioni esistenti.

MONITORAGGIO: poiché l'azione si configura già come un monitoraggio, in relazione a questa componente ambientale sarà necessario verificare l'effettiva messa in atto dei programmi previsti, secondo i contenuti progettuali proposti.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	molto significativa (positivo)

6.2.3 Azione C

AZIONE C: analisi del rischio per la Valutazione di Impatto sulla Salute dei cittadini.

L'obiettivo consiste nell'applicazione della procedura Vis.PA (Valutazione di impatto sulla salute per la Pubblica Amministrazione), finalizzata alla valutazione degli impatti dell'opera sulla salute della popolazione residente nel territorio circostante la realizzazione dell'opera.

La VIS.pa, sviluppata nell'ambito del Progetto "Monitor" dal Centro Nazionale per il Controllo e la Prevenzione delle Malattie del Ministero della Salute, è uno strumento di supporto a tutti i decisori, basato su conoscenze sistematiche e pubblicamente condivise attraverso i contributi dei Soggetti/Enti portatori di interesse (Stakeholder).

La Vis.PA consente di scegliere fra diverse alternative valutate in relazione alle conseguenze future sulla salute della popolazione residente nell'area interessata dall'opera in oggetto, con particolare attenzione agli interventi che s'intendono mettere in atto al fine di mitigarne gli effetti negativi.

L'azione viene effettuata nell'ambito del procedimento di V.A.S. (Valutazione Ambientale Strategica) e viene avviata contestualmente allo stesso.

COMPONENTI AMBIENTALI:

FATTORI CLIMATICI: l'azione non ha effetti diretti su questa componente ambientale. Infatti, la valutazione di impatto sulla salute dei cittadini che contrassegna l'azione non altera in alcun modo le caratteristiche fisiche del territorio, non produce variazioni delle condizioni climatiche, non influisce sul fenomeno denominato "effetto serra" né sull'evoluzione dei ghiacciai e sul ciclo idrologico.

Tuttavia, come già affermato nella descrizione dell'azione, la realizzazione della stessa si configura come misura preventiva per valutare anche eventuali impatti futuri su questa componente ambientale. Nel capitolo del presente rapporto relativo allo stato dell'arte di questa componente, è stato già affermato che il confronto tra lo scenario ante operam e post operam, esteso all'intero dominio assunto nelle simulazioni, che comprende sia la tangenziale che l'esistente SS 13, fa registrare un beneficio generalizzato delle concentrazioni attese di PM₁₀, PM_{2.5} e NO_x per l'ambito afferente la SS 13, grazie al trasferimento del traffico di attraversamento sul nuovo tracciato viario in esame. Allo stesso tempo la qualità dell'aria nell'ambito circostante il tracciato della tangenziale subirà un lieve peggioramento, comunque entro i limiti di legge per le polveri.

Pertanto, gli effetti indiretti di lungo periodo possono essere considerati significativamente positivi.

MONITORAGGIO: tale azione potrà essere coordinata con i contenuti del *Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI*, *Paragrafo 6.1 – Atmosfera* e *Paragrafo 6.4 Rumore* dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato *Piano di Monitoraggio Ambientale*.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di breve, medio e lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (positivo)

ARIA: l'azione prevista produce effetti diretti molto positivi su questa componente, in quanto verranno monitorate la ricaduta delle emissioni in atmosfera dovute ai volumi di traffico transitanti sulla nuova arteria stradale e l'impatto acustico degli stessi sugli insediamenti abitati che rimarranno prossimi all'opera. Le stesse ricadute e lo stesso impatto acustico verranno monitorati anche sulla porzione di rete stradale che risentirà degli effetti legati alla realizzazione della tangenziale sud di Udine, tra cui la SS 13 "Pontebbana", con particolare riferimento ai tratti che attraversano i centri urbani. Dal monitoraggio previsto emergeranno una serie di risultati che andranno a condizionare le azioni seguenti.

I potenziali impatti previsti su questa componente e descritti nel Capitolo del presente rapporto Ambientale relativo allo stato dell'arte di quest'ultima confermano che i valori ottenuti per i microinquinanti Benzene, Cadmio, Nichel e Benzopirene nelle simulazioni post operam risultano nettamente inferiori agli standard di qualità dell'aria riportati nella normativa vigente. Per quanto riguarda le classi di valori degli inquinanti più significativi (PM₁₀, PM_{2.5} e NO_x), si evidenzia che l'ambito afferente la SS 13 avrà un beneficio generalizzato sulle concentrazioni attese di PM₁₀, PM_{2.5} e NO_x, grazie al trasferimento del traffico di attraversamento sul nuovo tracciato viario in esame. Allo stesso tempo la qualità dell'aria nell'ambito circostante il tracciato della tangenziale subirà un lieve peggioramento, comunque contenuto entro i limiti di legge per le polveri. Peggioramenti più significativi sono previsti per gli ossidi di azoto, valori comunque all'interno dei limiti di legge e che interessano per larga parte aree non edificate.

MONITORAGGIO: sarà importante stabilirne le modalità in termini di temporalità e di strategia. Sarà necessario coordinare l'azione con i contenuti del *Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI*, *Paragrafo 6.1 – Atmosfera* e *Paragrafo 6.4 Rumore* dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato *Piano di Monitoraggio Ambientale*.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di breve periodo
Totalità degli effetti	molto significativo (positivo)

ACQUA: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale; in quanto sia la localizzazione che la conseguente realizzazione dell'opera non alterano la qualità delle risorse idriche superficiali, sotterranee e a specifica destinazione d'uso o delle acque marino- costiere e biodiversità marino costiera, non

modifica la quantità delle risorse idriche superficiali e sotterranee né i consumi idrici.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

SUOLO E SOTTOSUOLO: l'azione non ha effetti diretti su questa componente ambientale. L'azione potrà tuttavia produrre effetti indiretti: dall'Analisi del rischio sanitario legato alla salute dei cittadini potranno emergere una serie di risultati che andranno a condizionare le azioni di progettazione seguenti da mettersi in atto. Il grado di significatività di questi effetti indiretti dipenderà dal grado di occupazione del suolo.

MONITORAGGIO: è necessario stabilire le modalità temporali e strategiche dell'azione in relazione alla realizzazione degli interventi e alla conseguente ulteriore occupazione di suolo.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta e di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

FLORA, FAUNA E BIODIVERSITÀ: l'azione non produce alcun effetto diretto o indiretto su questa componente ambientale. Trattandosi infatti di un monitoraggio sul traffico, l'azione non incide sulla qualità e quantità di: risorse genetiche, specie e habitat, sui servizi ecosistemici né produce specie esotiche invasive.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

PAESAGGIO: l'azione non produce alcun effetto su questa componente ambientale, in quanto non interessa emergenze storico – architettoniche, archeologiche e naturalistiche; non riguarda sistemi paesaggistici. L'azione, che si configura come un monitoraggio, non ha caratteristiche di detrattori paesaggistico e non incide sulla qualità, sulla sensibilità e sulla vulnerabilità del paesaggio, né sulla sua accessibilità, o sulla fruizione percettivo e psico-visiva.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

COMPONENTI SOCIO – ECONOMICHE:

URBANISTICA: l'azione prevista non produce effetti diretti su questa componente. Tuttavia, potrà comportare effetti indiretti, in quanto i risultati emersi dall'azione potrebbero condizionare l'assetto futuro delle aree urbane da rendere inedificabili, comportando modifiche alla situazione azionaria e alle destinazioni d'uso del suolo previste dagli strumenti urbanistici vigenti. Il grado di significatività dell'impatto dipenderà dalla consistenza delle procedure espropriative che eventualmente dovranno essere messe in atto.

MONITORAGGIO: verifica delle modalità e della temporalità di attuazione dei procedimenti posti in atto.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta e di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

VIABILITA' E MOBILITA': l'azione non ha alcuna influenza su questa componente ambientale. Trattandosi di una valutazione di impatto sulla salute della popolazione, essa non ha effetti né diretti né indiretti sul decremento dei volumi di traffico e fluidificazione e diminuzione del tasso di incidentalità;

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA: l'azione prevista potrà produrre effetti diretti molto positivi su questa componente, in quanto verranno monitorate la ricaduta delle emissioni in atmosfera dovute ai volumi di traffico transitanti sulla nuova arteria stradale e l'impatto acustico degli stessi sugli insediamenti abitati che rimarranno prossimi all'opera. Tali monitoraggi saranno propedeutici a definire il grado di rischio sanitario per la popolazione che rimane gravitante nell'ambito afferente l'opera, in particolare per quel che riguarda l'abitato meridionale della frazione di Zugliano, in Comune di Pozzuolo del Friuli.

Inoltre, le stesse ricadute e lo stesso impatto acustico verranno monitorati anche sulla porzione di rete stradale che risentirà dei benefici legati al completamento della tangenziale sud di Udine, tra cui la SS13 "Pontebbana" con particolare riferimento ai tratti che attraversano il centro urbano di Campoformido e la frazione di Basagliapenta, in Comune di Basiliano. Ci si attende, come illustrato anche in altri paragrafi del presente Rapporto Ambientale, che nei confronti della popolazione che interagisce con le funzioni urbane afferenti la SS 13 "Pontebbana" (asili, scuole, luoghi di lavoro, aree commerciali ed artigianali), vi sia una diminuzione del rischio sulla salute ed un conseguente incremento della qualità della vita.

L'azione fornirà delle indicazioni che andranno a condizionare le azioni da intraprendere in seguito.

MONITORAGGIO: l'azione prefigura un monitoraggio. Sarà importante stabilirne le modalità in termini di temporalità e di strategia.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta e di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	molto significativo (positivo)

6.3 VALUTAZIONE AMBIENTALE DELLE AZIONI CON INFLUENZA INFRATERRITORIALE

6.3.1 Azioni nel Comune di Pozzuolo del Friuli

AZIONE 1.1: previsione di nuova viabilità nel P.O. e modifica nel P.S.: introduzione del tracciato della Tangenziale sud di Udine con relative aree di acquisizione e conseguente modifica di destinazione urbanistica.

Per quanto riguarda il livello Strutturale del PRGC vigente, l'obiettivo consiste nella modifica del disegno del tracciato nell'elaborato grafico denominato "Piano Strutturale". Il Piano Strutturale vigente contiene una versione superata del tracciato dell'opera che viene ora sostituita dalla Variante allegata all'AdP con il tracciato del progetto preliminare approvato nel 2012, includendo le aree per le opere di mitigazione ambientale connesse. Nell'elaborato vengono modificate la grafia e la denominazione. Quest'ultima passa da "viabilità sovracomunale" a "viabilità extraurbana di primo livello di progetto (aree di acquisizione della Tangenziale Sud di Udine e opere di mitigazione connesse)".

Per quanto riguarda il livello operativo del PRGC vigente, l'obiettivo consiste nell'introduzione del disegno del tracciato nell'elaborato grafico denominato "Zonizzazione". Nella cartografia vengono riportate le aree di acquisizione, così come definite dal progetto preliminare del 2012, includendo con apposita simbologia anche le

aree per le opere di mitigazione ambientale connesse. Nell'elaborato vengono introdotte una nuova grafia e una nuova denominazione: *"Viabilità extraurbana di primo livello di progetto (aree di acquisizione della Tangenziale sud di Udine e opere di mitigazione connesse)"*.

Le modifiche di destinazione urbanistica del livello operativo riguardano:

- per il tratto iniziale del II lotto di connessione al I lotto, fino all'intersezione con la SR 353, variazioni da zona territoriale omogenea "D4 – cave esistenti", "E4/1 – agricola di interesse paesaggistico", "E5 e E5/1 – agricola" a zona territoriale omogenea *"Viabilità extraurbana di primo livello di progetto (aree di acquisizione della Tangenziale sud di Udine e opere di mitigazione connesse)"*;
- in corrispondenza dell'intersezione con la SR 353, variazioni da zona territoriale omogenea "B1 e B1*– residenziale estensiva" a zona territoriale omogenea *"Viabilità extraurbana di primo livello di progetto (aree di acquisizione della Tangenziale sud di Udine e opere di mitigazione connesse)"*. La variazione azzonativa 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;
- nel tratto compreso tra l'intersezione con la SR 353 e il limite amministrativo del territorio comunale, variazioni da zona territoriale omogenea "E5 – agricola" e "V11 – A.R.I.A. n. 15 – Torrente Cormor" a zona territoriale omogenea *"Viabilità extraurbana di primo livello di progetto (aree di acquisizione della Tangenziale sud di Udine e opere di mitigazione connesse)"*. In questo tratto la tangenziale interessa la zona territoriale omogenea V11 – A.R.I.A. n. 15 – Torrente Cormor" in viadotto.

Per l'intero tracciato vengono evidenziate le fasce di rispetto stradale nella misura di 40 m., in ottemperanza all'art. 6, co. 1, lett. b) delle Norme di Attuazione del PRITMML

Le schede grafiche allegata illustrano tutto quanto sopra descritto.

COMPONENTI AMBIENTALI:

FATTORI CLIMATICI: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale. Infatti, l'azione non altera in alcun modo le caratteristiche fisiche del territorio, non produce variazioni delle condizioni climatiche, non influisce sul fenomeno denominato "effetto serra" né sull'evoluzione dei ghiacciai e sul ciclo idrologico.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

ARIA: l'azione non produce effetti diretti su questa componente. Tuttavia, la realizzazione dell'opera, quale effetto indiretto dell'azione, aumenterà il grado di urbanizzazione del territorio. La messa in esercizio della stessa muterà qualità dell'aria, aumentando le emissioni in atmosfera. Di ciò ne risentirà maggiormente la porzione dell'abitato meridionale della frazione di Zugliano afferente la nuova arteria stradale.

I potenziali impatti previsti su questa componente e descritti nel Capitolo del presente rapporto Ambientale relativo allo stato dell'arte di quest'ultima confermano che i valori ottenuti per i microinquinanti Benzene, Cadmio, Nichel e Benzopirene nelle simulazioni post operam risultano nettamente inferiori agli standard di qualità dell'aria riportati nella normativa vigente. Per quanto riguarda le classi di valori degli inquinanti più significativi (PM10, PM2.5 e NOx), si evidenzia che l'ambito afferente la SS 13 avrà un beneficio generalizzato sulle concentrazioni attese di PM10, PM 2.5 e NOx, grazie al trasferimento del traffico di attraversamento sul nuovo tracciato viario in esame. Allo stesso tempo la qualità dell'aria nell'ambito circostante il tracciato della tangenziale subirà un lieve peggioramento, comunque contenuto entro i limiti di legge per le polveri. Peggioramenti più significativi sono previsti per gli ossidi di azoto, valori comunque all'interno dei limiti di legge e che interessano per larga parte aree non edificate.

Come già indicato nella medesima componente ambientale per l'azione A, la realizzazione del II° lotto della Tangenziale sud 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 detto 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 SR 353 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).

MONITORAGGIO: il monitoraggio dell'impatto dell'azione su questa componente ambientale sarà effettuato secondo le modalità che caratterizzano l'azione C, da coordinarsi anche con i contenuti del *Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI*, Paragrafo 6.1 – Atmosfera e Paragrafo 6.4 Rumore dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato *Piano di Monitoraggio Ambientale*.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

ACQUA: l'azione non ha effetti diretti su questa componente ambientale, in quanto non altera la qualità delle risorse idriche superficiali, sotterranee e a specifica destinazione d'uso o delle acque marino-costiere e biodiversità marino costiera, non modifica la quantità delle risorse idriche superficiali e sotterranee né i consumi idrici.

L'azione potrà tuttavia produrre effetti indiretti. Come illustrato nel Capitolo relativo allo stato dell'arte della presente componente ambientale, l'ambito interessato dall'azione è caratterizzato dalla presenza del Torrente Cormor e dal canale di scarico della fognatura di Udine come idrografia superficiale principale e da una rete di fossi di drenaggio delle aree agricole come idrografia superficiale minore. L'idrografia sotterranea è caratterizzata dalla presenza della falda acquifera. Per quanto riguarda quindi l'idrografia superficiale, la realizzazione dell'opera dovrà tener conto principalmente degli impatti da *runoff* 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 quindi l'idrografia sotterranea, la realizzazione dell'opera dovrà tener conto dell'alto grado di vulnerabilità della falda.

In ogni caso, tutti le opere di compensazione già previste dal progetto sono sufficienti a diminuire il grado di significatività dell'effetto.

MONITORAGGIO: per le modalità di monitoraggio dell'azione sulla componente ambientale considerata vedasi il *Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI*, Paragrafo 6.2 – Acque superficiali e paragrafo 6.3 Acque sotterranee dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato *Piano di Monitoraggio Ambientale*.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

SUOLO E SOTTOSUOLO: l'azione produce su questa componente il suo effetto negativo maggiore. La realizzazione dell'opera comporta infatti sottrazione di suolo agricolo e impermeabilizzazione del suolo in tutti e quattro i territori comunali interessati dall'AdP. Come evidenziato nel Capitolo del presente Rapporto Ambientale relativo a questa componente, è stato evidenziato come il tratto Basagliapenta – Campoformido presenta un valore agronomico 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. L'impatto sul comparto agricolo, più che in termini di sottrazione di superficie agricola utilizzata è stato valutato mediante l'evidenziazione delle interferenze dell'opera sull'estensione territoriale delle aziende agricole presenti e sul locale sistema agricolo più in generale. Invece, in relazione alle condizioni morfologiche e litostratigrafiche accertate lo studio sullo stato dell'arte esclude qualsiasi rischio di natura geostatica, anche in relazione agli effetti della costruzione dell'infrastruttura viaria.

MONITORAGGIO: il monitoraggio consisterà nella verifica delle modalità di realizzazione dell'opera principale come prevista dal progetto, delle opere di mitigazione a questo connesse e delle opere di inserimento ambientale

previste dall'AdP. Inoltre il monitoraggio consisterà nella verifica del rispetto delle tempistiche e della consequenzialità previste dall'AdP in relazione alla realizzazione degli interventi.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (negativa)

FLORA, FAUNA E BIODIVERSITÀ: l'azione può produrre effetti indiretti su questa componente, in quanto a conseguenza della realizzazione dell'opera potrebbero essere modificati i corridoi ecologici relativi ad alcune specie autoctone. In ogni caso, non verranno intaccati la qualità e la quantità delle risorse genetiche, delle specie e degli habitat presenti nel territorio interessato dall'azione.

MONITORAGGIO: verifica della realizzazione delle opere di compensazione previste dal progetto. Vedasi il *Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI, Paragrafo 6.6 – Opere a verde ed habitat* dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato *Piano di Monitoraggio Ambientale*.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

PAESAGGIO: l'azione può produrre effetti indiretti su questa componente, in quanto la realizzazione dell'opera, che consegue l'azione, non è in continuità con l'assetto territoriale esistente, prevalentemente agricolo. L'azione non interessa direttamente emergenze storico-architettoniche ed archeologiche né emergenze naturalistiche vincolate e/o tutelate, anche se il tracciato attraversa l'Area di Rilevante Interesse Ambientale del Torrente Cormor e lo stesso Torrente su viadotto, mentre nell'ambito della frazione di Zugliano verrà realizzato in continuità al limite meridionale del bene monumentale denominato Villa Moro - Job: la fruizione di questi beni storici ed ambientali non verrà modificata. Trattandosi in ogni caso di un contesto periurbano e di un sistema già antropizzato, il tracciato stradale non si configura come detrattore paesaggistico. Non viene intaccata la qualità del paesaggio, poiché quest'ultimo non si configura come unico o raro. Il paesaggio è stato già soggetto a trasformazioni ed è un paesaggio antropizzato, pertanto non più altamente sensibile e vulnerabile. Infine, vi sarà sicuramente una fruizione percettiva, psichica e visiva differente del paesaggio stesso, che verrà in qualche modo riassimilata allo stato dell'arte attraverso la realizzazione delle opere di mitigazione previste dal progetto.

MONITORAGGIO: verifica delle modalità e della temporalità di realizzazione delle opere di mitigazione e inserimento ambientale previste dal progetto rispetto alla cantierizzazione dell'opera principale. Vedasi quindi il *Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI, Paragrafo 6.6 – Opere a verde ed habitat* dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato *Piano di Monitoraggio Ambientale*.

Qualificazione dell'effetto	Probabile
Significatività dell'effetto	Irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

COMPONENTI SOCIO – ECONOMICHE:

URBANISTICA: l'azione avrà effetti diretti su questa componente, poiché le modifiche azionarie sono solo già in parte presenti nel PRGC vigente. Il recepimento del tracciato deve avvenire interamente nel livello operativo del PRGC vigente (zonizzazione di Piano) e nelle NdiA, quindi nella parte dello strumento urbanistico che definisce l'aspetto conformativo della proprietà. Pertanto, il recepimento del tracciato nello strumento urbanistico vigente comporterà le modifiche di destinazione urbanistica sopra descritte e un impatto in termini di espropri.

MONITORAGGIO: verifica della realizzazione dell'iter procedimentale relativo all'AdP

Qualificazione dell'effetto	Probabile
Significatività dell'effetto	Irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (negativa)

VIABILITA' E MOBILITA': l'azione non ha effetti diretti su questa componente; tuttavia, da un punto di vista viabilistico l'azione garantisce la realizzabilità dell'opera. La redistribuzione dei flussi di traffico conseguente l'utilizzo della nuova viabilità potrebbe generare un incremento dei volumi di traffico in prossimità dei punti di innesto tra la rete stradale interessata e la nuova arteria in previsione.

MONITORAGGIO: il monitoraggio dell'impatto su questa componente sarà effettuato secondo quanto previsto dal progetto. Vedasi il *Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI, Paragrafo 6.5 – Traffico veicolare* dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato *Piano di Monitoraggio Ambientale*.

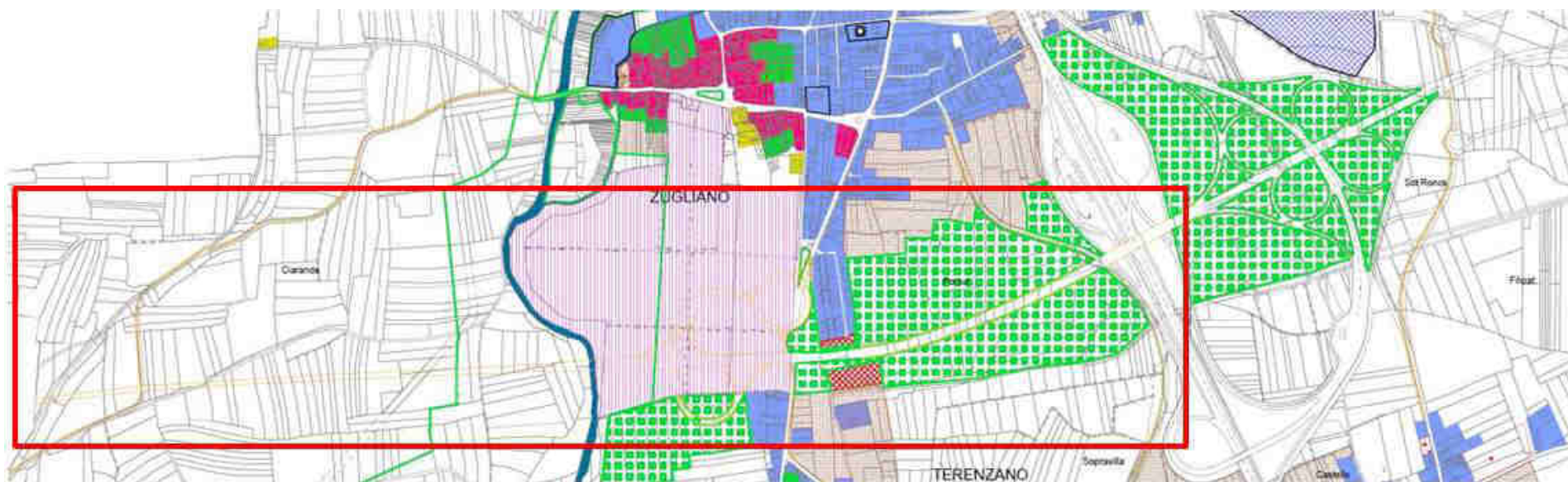
Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA: l'azione prevista produce effetti diretti positivi su questa componente. Come evidenziato nel Capitolo che descrive lo stato dell'arte della componente considerata, l'entrata in esercizio dell'opera produce effetti positivi nel tessuto economico e produttivo sia delle aree con vocazione artigianale e/o industriale connesse con la nuova viabilità sia del tessuto economico minore degli ambiti territoriali direttamente interessati dal tracciato. I principali aspetti positivi riguardano l'aumento della rete stradale per i traffici a lunga distanza, con la possibilità di abbassare i tempi di percorrenza delle merci; l'aumento della capacità stradale complessiva, in particolare per i veicoli commerciali, con effetti positivi sulla fluidificazione del traffico in generale e delle aree urbane attualmente interessate e, di conseguenza, sui costi della mobilità; la riduzione dell'incidentalità nelle viabilità attualmente utilizzate e miglioramento generale della sicurezza stradale, con effetti positivi sui costi originati dal traffico; infine l'incremento della "vivibilità" nelle aree abitative attualmente interessate da rilevanti flussi di traffico.

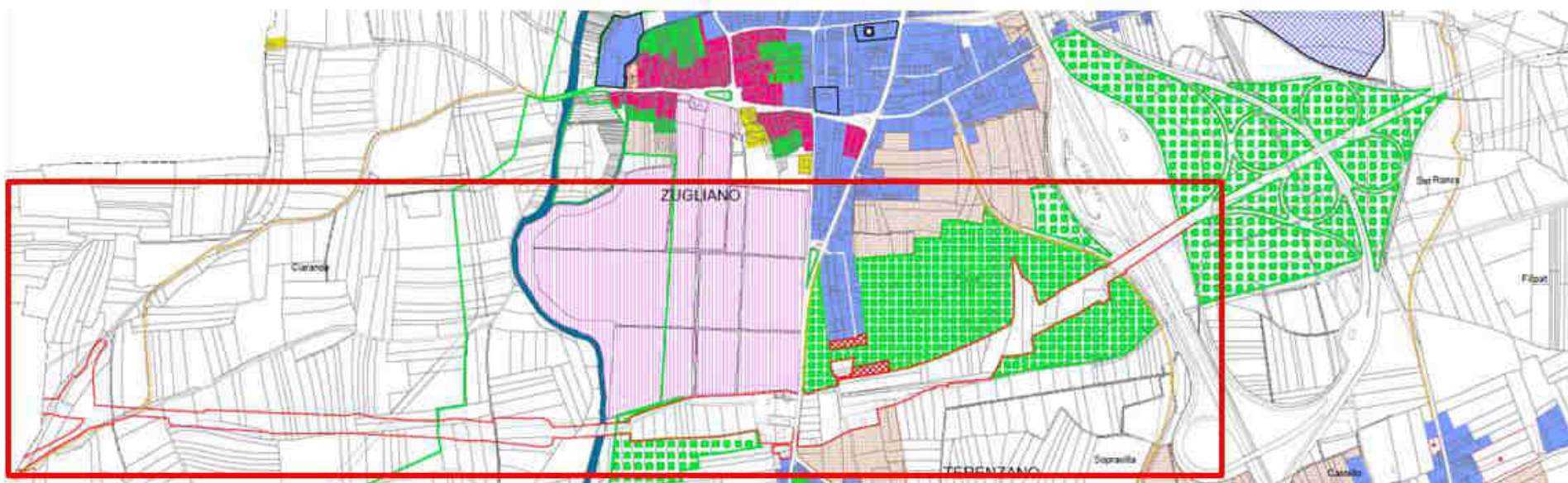
Tuttavia, dal bilancio complessivo emergono altresì effetti negativi principalmente riferiti al settore agricolo, di cui si è già illustrato nella componente ambientale denominata suolo e sottosuolo; si tratta infatti di effetti legati al consumo di suolo agricolo e relativo smembramento di singoli fondi agricoli, che potrebbe portare alla formazione di porzioni marginali non più utili ad una razionale pratica agricola. In particolare, nel tratto compreso tra la zona del Cormor, Zugliano e A23 l'interferenza con il comparto agricolo è poco significativa, poiché la viabilità esistente non viene particolarmente alterata e i passaggi previsti riescono a garantire una mobilità soddisfacente. Inoltre, una problematica importante posta dalla realizzazione del nuovo tracciato è la raggiungibilità, da parte delle aziende poste a valle della direttrice di progetto, dei centri di servizio (essiccatoio e consorzio agrario).

MONITORAGGIO: poiché l'azione si configura già come un monitoraggio, in relazione a questa componente ambientale sarà necessario verificare l'effettiva messa in atto dei programmi previsti, secondo i contenuti progettuali proposti.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)



VARIANTE N. 49 AL P.R.G.C. VIGENTE - PIANO STRUTTURALE



AdIP - VARIANTE AL P.R.G.C. VIGENTE - PIANO STRUTTURALE



VARIANTE N. 49 AL P.R.G.C. VIGENTE – ZONIZZAZIONE



AdIP - VARIANTE AL P.R.G.C. VIGENTE – ZONIZZAZIONE

AZIONE 1.2: modifica degli obiettivi e delle strategie del P.S. e introduzione nelle NdiA del P.O. di un nuovo articolato normativo finalizzato a disciplinare la realizzazione dell'opera.

Per quanto riguarda il livello strutturale del PRGC vigente, l'obiettivo consiste nella modifica del testo inerente gli obiettivi e le strategie contenuto nell'elaborato grafico denominato "Piano Strutturale". La Variante allegata all'AdP elide l'elemento strutturale del territorio denominato "Viabilità sovracomunale", i relativi "Obiettivi invarianti di Piano" e le relative "Strategie e modalità attuative", sostituendoli in toto con l'elemento strutturale del territorio denominato "Viabilità extraurbana di primo livello di progetto (aree di acquisizione della tangenziale sud di Udine e opere di mitigazione connesse)", con i relativi "Obiettivi invarianti di Piano" e le relative "Strategie e modalità attuative". Tale sostituzione è giustificata in relazione all'introduzione, nel livello strutturale di Piano, della classificazione aggiornata dell'opera quale viabilità extraurbana regionale di primo livello (in conformità a quanto previsto dal PRITMML) e alla definizione dei livelli di cogenza di cui all'art. 4, co. 1, lett. d), LR 21/15 e s.m.i. delle Varianti di livello comunale che possono essere attuate richiedendo la modifica dell'AdP. Viene inoltre introdotto il divieto di accessi diretti lungo il tracciato principale della tangenziale sud di Udine.

Per quanto riguarda il livello operativo del PRGC vigente, l'obiettivo consiste nell'introduzione di un comma finalizzato a disciplinare la realizzazione dell'opera all'art. 26 - "Infrastrutture, impianti e reti energetiche" delle NdiA. In particolare, la norma precisa 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 da assoggettare ad esproprio.

Per le fasce di rispetto stradale si fa riferimento all'art. 6 delle NdiA del PRITMML.

Viene inoltre definito il divieto di realizzare accessi diretti lungo il tracciato principale della Tangenziale sud di Udine.

L'articolato infine descrive la natura e le funzioni delle aree di mitigazione e riqualificazione ambientale, così come contenute nel progetto preliminare approvato nel 2012.

FATTORI CLIMATICI: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale. Infatti, l'azione non altera in alcun modo le caratteristiche fisiche del territorio, non produce variazioni delle condizioni climatiche, non influisce sul fenomeno denominato "effetto serra" né sull'evoluzione dei ghiacciai e sul ciclo idrologico.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

ARIA: l'azione non produce effetti diretti su questa componente. Tuttavia, la realizzazione dell'opera, quale effetto indiretto dell'azione, aumenterà il grado di urbanizzazione del territorio. La messa in esercizio della stessa muterà qualità dell'aria, aumentando le emissioni in atmosfera. Di ciò ne risentirà maggiormente la porzione dell'abitato meridionale della frazione di Zugliano afferente la nuova arteria stradale.

I potenziali impatti previsti su questa componente e descritti nel Capitolo del presente rapporto Ambientale relativo allo stato dell'arte di quest'ultima confermano che i valori ottenuti per i microinquinanti Benzene, Cadmio, Nichel e Benzopirene nelle simulazioni post operam risultano nettamente inferiori agli standard di qualità dell'aria riportati nella normativa vigente. Per quanto riguarda le classi di valori degli inquinanti più significativi (PM10, PM2.5 e NOx), si evidenzia che l'ambito afferente la SS 13 avrà un beneficio generalizzato sulle concentrazioni attese di PM10, PM 2.5 e NOx, grazie al trasferimento del traffico di attraversamento sul nuovo tracciato viario in esame. Allo stesso tempo la qualità dell'aria nell'ambito circostante il tracciato della tangenziale subirà un lieve peggioramento, comunque contenuto entro i limiti di legge per le polveri. Peggioramenti più significativi sono previsti per gli ossidi di azoto, valori comunque all'interno dei limiti di legge e che interessano per larga parte aree non edificate.

Come già indicato nella medesima componente ambientale per l'azione A, la realizzazione del II° lotto della Tangenziale sud 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 detto 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 SR 353 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).

MONITORAGGIO: il monitoraggio dell'impatto dell'azione su questa componente ambientale sarà effettuato secondo le modalità che caratterizzano l'azione C, da coordinarsi anche con i contenuti del *Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI*, Paragrafo 6.1 – Atmosfera e Paragrafo 6.4 Rumore dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato *Piano di Monitoraggio Ambientale*.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

ACQUA: l'azione non ha effetti diretti su questa componente ambientale, in quanto non altera la qualità delle risorse idriche superficiali, sotterranee e a specifica destinazione d'uso o delle acque marino- costiere e biodiversità marino costiera, non modifica la quantità delle risorse idriche superficiali e sotterranee né i consumi idrici.

L'azione potrà tuttavia produrre effetti indiretti. Come illustrato nel Capitolo relativo allo stato dell'arte della presente componente ambientale, l'ambito interessato dall'azione è caratterizzato dalla presenza del Torrente Cormor e dal canale di scarico della fognatura di Udine come idrografia superficiale principale e da una rete di fossi di drenaggio delle aree agricole come idrografia superficiale minore. L'idrografia sotterranea è caratterizzata dalla presenza della falda acquifera. Per quanto riguarda quindi l'idrografia superficiale, la realizzazione dell'opera dovrà tener conto principalmente degli impatti da *runoff* 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 quindi l'idrografia sotterranea, la realizzazione dell'opera dovrà tener conto dell'alto grado di vulnerabilità della falda.

In ogni caso, tutte le opere di compensazione già previste dal progetto sono sufficienti a diminuire il grado di significatività dell'effetto.

MONITORAGGIO: per le modalità di monitoraggio dell'azione sulla componente ambientale considerata vedasi il *Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI*, Paragrafo 6.2 – Acque superficiali e paragrafo 6.3 Acque sotterranee dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato *Piano di Monitoraggio Ambientale*.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

SUOLO E SOTTOSUOLO: l'azione produce su questa componente il suo effetto negativo maggiore. La realizzazione dell'opera comporta infatti sottrazione di suolo agricolo e impermeabilizzazione del suolo in tutti e quattro i territori comunali interessati dall'AdP. Come evidenziato nel Capitolo del presente Rapporto Ambientale relativo a questa componente, è stato evidenziato come il tratto Basagliapenta – Campoformido presenta un valore agronomico 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. L'impatto sul comparto agricolo, più che in termini di sottrazione di superficie agricola utilizzata è stato valutato mediante l'evidenziazione delle interferenze dell'opera sull'estensione territoriale delle aziende agricole presenti e sul locale sistema agricolo più in generale. Invece, in relazione alle condizioni morfologiche e litostratigrafiche accertate lo studio sullo stato dell'arte esclude qualsiasi rischio di natura geostatica, anche in relazione agli effetti della costruzione dell'infrastruttura viaria.

MONITORAGGIO: il monitoraggio consisterà nella verifica delle modalità di realizzazione dell'opera principale come prevista dal progetto, delle opere di mitigazione a questo connesse e delle opere di inserimento ambientale

previste dall'AdP. Inoltre il monitoraggio consisterà nella verifica del rispetto delle tempistiche e della consequenzialità previste dall'AdP in relazione alla realizzazione degli interventi.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (negativa)

FLORA, FAUNA E BIODIVERSITA': l'azione potrà avere effetti diretti su questa componente, in quanto potranno essere modificati i corridoi ecologici relativi ad alcune specie autoctone. In ogni caso, non verranno intaccati la qualità e la quantità delle risorse genetiche, delle specie e degli habitat presenti nel territorio interessato dall'azione.

MONITORAGGIO: verifica procedurale dell'iter amministrativo dell'AdP nei temi e nei modi previsti e verifica della realizzazione delle opere di compensazione previste nel progetto.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

PAESAGGIO: l'azione avrà effetti diretti su questa componente, in quanto le modifiche previste non sono in continuità con l'assetto territoriale esistente, prevalentemente agricolo. L'azione non interessa direttamente emergenze storico-architettoniche ed archeologiche né emergenze naturalistiche vincolate e/o tutelate, anche se il tracciato verrà realizzato in continuità al limite meridionale di Villa Job e attraverserà, in viadotto, il Torrente Cormor e l'Area di Rilevante Interesse Ambientale n. 15. Trattandosi di un contesto periurbano e di un sistema già antropizzato, non più altamente sensibile e vulnerabile, il tracciato stradale non si configura come detrattore paesaggistico. Non viene intaccata la qualità del paesaggio, poiché quest'ultimo non si configura come unico o raro. La fruizione dei beni storico ed ambientali presenti lungo il tracciato non viene modificata. Infine, vi sarà sicuramente una fruizione percettiva, psichica e visiva differente del paesaggio stesso, che verrà in qualche modo riassimilata allo stato dell'arte attraverso la realizzazione delle opere di mitigazione previste dal progetto.

MONITORAGGIO: verifica delle modalità e della temporalità di realizzazione delle opere di mitigazione e inserimento ambientale previste dal progetto rispetto alla cantierizzazione dell'opera principale. Vedasi quindi il *Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI, Paragrafo 6.6 – Opere a verde ed habitat* dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato *Piano di Monitoraggio Ambientale*.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

COMPONENTI SOCIO – ECONOMICHE:

URBANISTICA: l'azione avrà effetti diretti su questa componente, poiché le modifiche previste dall'azione non sono presenti nel PRGC vigente. Il recepimento del tracciato deve avvenire interamente nel livello operativo di Piano, ovvero nella parte dello strumento urbanistico che definisce l'aspetto conformativo della proprietà. Pertanto, tale azione comporterà alcune modifiche di destinazione urbanistica e un impatto in termini di espropri. Invece, per quanto riguarda il livello strutturale, si tratta della modifica di quanto già recepito ed, anzi, con effetti positivi in termini di riduzione delle modifiche urbanistiche e degli ambiti soggetti ad esproprio.

MONITORAGGIO: verifica procedurale dell'iter amministrativo dell'AdP nei temi e nei modi previsti e verifica delle modalità e della temporalità di realizzazione delle opere di mitigazione e inserimento ambientale previste dal progetto rispetto alla cantierizzazione dell'opera principale. Vedasi quindi il *Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI, Paragrafo 6.6 – Opere a verde ed habitat* dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato *Piano di Monitoraggio Ambientale*

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	significativo (negativo)

VIABILITA' E MOBILITA': l'azione ha effetti diretti positivi sulla componente perché garantisce la realizzabilità dell'opera. Inoltre, l'azione produce anche effetti indiretti positivi, poiché il completamento della tangenziale sud di Udine consentirà la riorganizzazione gerarchica dei flussi di traffico consentendo adeguati livelli di servizio conformi agli standard previsti dal PRITMML per la rete di primo livello.

MONITORAGGIO: verifica delle modalità e della temporalità di realizzazione delle opere di mitigazione e inserimento ambientale previste dal progetto rispetto alla cantierizzazione dell'opera principale. Inoltre, il monitoraggio dell'azione su questa componente sarà coordinato con quanto già previsto al Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI, Paragrafo 6.5 – Traffico veicolare dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato Piano di Monitoraggio Ambientale.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	reversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di medio e lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA: l'azione prevista produce effetti diretti positivi su questa componente. Come evidenziato nel Capitolo che descrive lo stato dell'arte della componente considerata, l'entrata in esercizio dell'opera produce effetti positivi nel tessuto economico e produttivo sia delle aree con vocazione artigianale e/o industriale connesse con la nuova viabilità sia del tessuto economico minore degli ambiti territoriali direttamente interessati dal tracciato. I principali aspetti positivi riguardano l'aumento della rete stradale per i traffici a lunga distanza, con la possibilità di abbassare i tempi di percorrenza delle merci; l'aumento della capacità stradale complessiva, in particolare per i veicoli commerciali, con effetti positivi sulla fluidificazione del traffico in generale e delle aree urbane attualmente interessate e, di conseguenza, sui costi della mobilità; la riduzione dell'incidentalità nelle viabilità attualmente utilizzate e miglioramento generale della sicurezza stradale, con effetti positivi sui costi originati dal traffico; infine l'incremento della "vivibilità" nelle aree abitative attualmente interessate da rilevanti flussi di traffico.

Tuttavia, dal bilancio complessivo emergono altresì effetti negativi principalmente riferiti al settore agricolo, di cui si è già illustrato nella componente ambientale denominata suolo e sottosuolo; si tratta infatti di effetti legati al consumo di suolo agricolo e relativo smembramento di singoli fondi agricoli, che potrebbe portare alla formazione di porzioni marginali non più utili ad una razionale pratica agricola. In particolare, nel tratto compreso tra la zona del Cormor, Zugliano e A23 l'interferenza con il comparto agricolo è poco significativa, poiché la viabilità esistente non viene particolarmente alterata e i passaggi previsti riescono a garantire una mobilità soddisfacente. Inoltre, una problematica importante posta dalla realizzazione del nuovo tracciato è la raggiungibilità, da parte delle aziende poste a valle della direttrice di progetto, dei centri di servizio (essiccatoio e consorzio agrario).

MONITORAGGIO: poiché l'azione si configura già come un monitoraggio, in relazione a questa componente ambientale sarà necessario verificare l'effettiva messa in atto dei programmi previsti, secondo i contenuti progettuali proposti.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)



COMUNE DI
POZZUOLO DEL FRIULI

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
PROVINCIA DI UDINE

PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

TESTO VIGENTE



COMUNE DI
POZZUOLO DEL FRIULI

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
PROVINCIA DI UDINE

PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

VARIANTE

..... OMISSIS

ART. 26 INFRASTRUTTURE, IMPIANTI E RETI ENERGETICHE

Lo strumento urbanistico definisce:

- infrastrutture stradali
- infrastrutture ferroviarie
- impianti
- reti energetiche esistenti o di progetto (metanodotto SNAM)

26.1 Infrastrutture stradali

Il P.R.G.C. conferma la viabilità autostradale, di grande comunicazione, di interesse regionale, di valenza strategica per la zona D1, esistenti o di previsione e propone, in alcuni casi, limitati interventi a livello di viabilità locale di collegamento e di quartiere.

Entro il limite di rispetto della viabilità è ammesso l'ampliamento e la sistemazione delle sedi esistenti. E' altresì consentita la realizzazione di distributori di carburanti e relativi servizi estendibili alle adiacenti aree agricole.

..... OMISSIS

ART. 26 INFRASTRUTTURE, IMPIANTI E RETI ENERGETICHE

Lo strumento urbanistico definisce:

- infrastrutture stradali
- infrastrutture ferroviarie
- impianti
- reti energetiche esistenti o di progetto (metanodotto SNAM)

26.1 Infrastrutture stradali

Il P.R.G.C. conferma la viabilità autostradale, di grande comunicazione, di interesse regionale, di valenza strategica per la zona D1, esistenti o di previsione e propone, in alcuni casi, limitati interventi a livello di viabilità locale di collegamento e di quartiere.

Entro il limite di rispetto della viabilità è ammesso l'ampliamento e la sistemazione delle sedi esistenti. E' altresì consentita la realizzazione di distributori di carburanti e relativi servizi estendibili alle adiacenti aree agricole.

La Tangenziale sud di Udine, appartenente alla viabilità extraurbana regionale di primo livello, è rappresentata nelle planimetrie della zonizzazione mediante le aree di acquisizione, così come definite dal piano particolare

	d'esproprio del Progetto preliminare. Tali aree comprendono altresì gli adeguamenti della viabilità esistente in corrispondenza delle interconnessioni con il tracciato principale e, con apposita simbologia, le aree di mitigazione e riqualificazione ambientale, così come definite dal Progetto preliminare. Le aree di acquisizione valgono come indicazioni di massima e potranno essere variate per esigenze tecnico-funzionali, entro le fasce di rispetto stradale, qualora non si prevedano ulteriori aree da assoggettare ad esproprio. Le fasce di rispetto stradale sono quelle definite dall'art. 6 delle Norme di attuazione del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica. Sono vietati gli accessi diretti lungo il tracciato principale della Tangenziale sud di Udine. Con apposita simbologia sono altresì indicate le aree di mitigazione e riqualificazione ambientale connesse al progetto della Tangenziale sud di Udine, comprendenti: – aree a verde per formazione di prato di nuova semina, fascia arbustiva, fascia boscata, ecc., con funzioni di inserimento ambientale e connessione ecologica, e interventi di miglioramento della vegetazione esistente; – aree a verde alberato con funzioni di bacini di dispersione delle acque di ruscellamento superficiale e di piattaforma stradale post depurazione;
In coerenza con il P.R.V. vengono previste le seguenti disposizioni per l'ubicazione e la regolamentazione degli accessi: A) <u>Viabilità di grande comunicazione</u> In tutte le zone è vietato qualsiasi accesso oltre a quelli esistenti o previsti nel progetto delle infrastrutture da realizzare. La movimentazione del traffico agricolo per le connessioni tra le aree separate dalla viabilità in argomento, dovrà utilizzare le intersezioni regolamentate con la viabilità locale e i punti previsti di superamento della barriera infrastrutturale. B) <u>Viabilità di interesse regionale</u> Nelle zone agricole e nelle zone H2, D2.1, D2.2 e D2* tutti gli accessi devono essere provvisti di canalizzazione. In caso di accessi ravvicinati: – in zona H2 e D2.1, con P.R.P.C./P.A.C. dovrà essere	– aree agricole destinate ad ospitare il trapianto di zolle di prato stabile esistenti nel sedime interessato dal tracciato, nel rispetto delle disposizioni vigenti in materia; – aree a prato stabile di buone/ottime condizioni ecologiche da acquisire e avviare a gestione conservativa a favore di Enti competenti secondo le procedure previste dalla LR 9/2005; – aree di riqualificazione ambientale tra le SP 95 e 10 a nord di Sclaunico in Comune di Lestizza. In coerenza con il P.R.V. vengono previste le seguenti disposizioni per l'ubicazione e la regolamentazione degli accessi: A) <u>Viabilità di grande comunicazione</u> In tutte le zone è vietato qualsiasi accesso oltre a quelli esistenti o previsti nel progetto delle infrastrutture da realizzare. La movimentazione del traffico agricolo per le connessioni tra le aree separate dalla viabilità in argomento, dovrà utilizzare le intersezioni regolamentate con la viabilità locale e i punti previsti di superamento della barriera infrastrutturale. B) <u>Viabilità di interesse regionale</u> Nelle zone agricole e nelle zone H2, D2.1, D2.2 e D2* tutti gli accessi devono essere provvisti di canalizzazione. In caso di accessi ravvicinati: – in zona H2 e D2.1, con P.R.P.C./P.A.C. dovrà essere

previsto un sistema viario secondario di raccolta che li razionalizzi e li convogli nelle intersezioni di progetto provviste di svincolo; – in zona agricola, il sistema viario secondario di raccolta dovrà utilizzare il più possibile la rete di capezzagne esistente, fermo restando che non possono essere autorizzati nuovi accessi ad una distanza inferiore a 300 ml. da quelli esistenti. In caso di ampliamento di edifici esistenti, di nuova edificazione o di realizzazione di recinzioni in fregio alla viabilità, il concessionario dovrà ottemperare a tutte le seguenti prescrizioni, la cui vincolatività però è graduabile a seconda dei condizionamenti presenti che ne limitano oggettivamente la fattibilità: <u>zone B1</u> Fermo restando il divieto di apertura di nuovi accessi sulla S.R. 353: 1) razionalizzazione degli accessi esistenti attraverso l'aggregazione tra essi; 2) arretramento del cancello di ingresso dal limite di proprietà fronte strada di ml. 5,00; 3) realizzazione di cancelli di ingresso meccanici mediante elettrificazione con comando a distanza. <u>zone H3 e D3</u> L'accessibilità dovrà essere garantita, ove possibile, da: 4) corsie di decelerazione e accelerazione; 5) accessi di dimensione adeguata e monodirezionali, a seconda dell'intensità dell'affluenza legata al tipo di attività commerciale;	previsto un sistema viario secondario di raccolta che li razionalizzi e li convogli nelle intersezioni di progetto provviste di svincolo; – in zona agricola, il sistema viario secondario di raccolta dovrà utilizzare il più possibile la rete di capezzagne esistente, fermo restando che non possono essere autorizzati nuovi accessi ad una distanza inferiore a 300 ml. da quelli esistenti. In caso di ampliamento di edifici esistenti, di nuova edificazione o di realizzazione di recinzioni in fregio alla viabilità, il concessionario dovrà ottemperare a tutte le seguenti prescrizioni, la cui vincolatività però è graduabile a seconda dei condizionamenti presenti che ne limitano oggettivamente la fattibilità: <u>zone B1</u> Fermo restando il divieto di apertura di nuovi accessi sulla S.R. 353: 8) razionalizzazione degli accessi esistenti attraverso l'aggregazione tra essi; 9) arretramento del cancello di ingresso dal limite di proprietà fronte strada di ml. 5,00; 10) realizzazione di cancelli di ingresso meccanici mediante elettrificazione con comando a distanza. <u>zone H3 e D3</u> L'accessibilità dovrà essere garantita, ove possibile, da: 11) corsie di decelerazione e accelerazione; 12) accessi di dimensione adeguata e monodirezionali, a seconda dell'intensità dell'affluenza legata al tipo di attività commerciale;
6) previsione di adeguate aree per le manovre, direttamente relazionate con l'accesso; 7) realizzazione di opere e utilizzo di segnaletica che non intralcino le manovre e non riducano la visibilità. Le prescrizioni sopra riportate e relative al sottotitolo B) valgono per tutta l'asta della S.R. 353 che interessa il territorio comunale. Le piste ciclabili previste dovranno avere una larghezza minima di ml. 2,00 misurata dal ciglio della strada.	13) previsione di adeguate aree per le manovre, direttamente relazionate con l'accesso; 14) realizzazione di opere e utilizzo di segnaletica che non intralcino le manovre e non riducano la visibilità. Le prescrizioni sopra riportate e relative al sottotitolo B) valgono per tutta l'asta della S.R. 353 che interessa il territorio comunale. Le piste ciclabili previste dovranno avere una larghezza minima di ml. 2,00 misurata dal ciglio della strada.

AZIONE 1.3 - modifica della viabilità nel P.O. del P.S.:

AZIONE 1.3.1 - trasformazione intersezione esistente in rotatoria tra la SR 353 (Km 7+850) e via delle Scuole,

AZIONE 1.3.2 - trasformazione intersezione esistente in rotatoria tra la SR 353 (Km 8+320) e via della Cavalleria;

AZIONE 1.3.3 - trasformazione intersezione esistente in rotatoria tra la SR 353 (Km 8+600), via Berti e via Madonna della Salute;

AZIONE 1.3.4 - previsione nuova pista ciclabile sulla SR 353 (dal Km 8+600 al Km 10+100) con impianto semaforico;

AZIONE 1.3.5 - sistemazione intersezione esistente tra la SR 353 (km 6+400) e via della Statua;

L'obiettivo consiste nell'introduzione, sulla cartografia di PRGC vigente denominata "Zonizzazione" del disegno di tre intersezioni a rotatoria nell'abitato di Pozzuolo del Friuli, più precisamente in corrispondenza delle attuali intersezioni tra la SR 353 con via delle Scuole, della Cavalleria e Madonna della Salute, quali interventi d'inserimento territoriale strettamente connessi all'opera in argomento, così come precisato nell'AdP, all'art. 2.

COMPONENTI AMBIENTALI:

FATTORI CLIMATICI: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale. Infatti, l'azione non altera in alcun modo le caratteristiche fisiche del territorio, non produce variazioni delle condizioni climatiche, non influisce sul fenomeno denominato "effetto serra" né sull'evoluzione dei ghiacciai e sul ciclo idrologico.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

ARIA: l'azione ha effetti diretti positivi su questa componente, perché la realizzazione degli interventi per la messa in sicurezza delle intersezioni esistenti lungo la SR 353 consente la fluidificazione del traffico in punti strategici della viabilità comunale, riducendo le emissioni in atmosfera dovute a traffico veicolare.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale, se non inerenti la progettazione e la realizzazione degli interventi secondo quanto previsto dall'AdP.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di medio periodo
Totalità degli effetti	significativo (positivo)

ACQUA: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale; in quanto sia la localizzazione che la conseguente realizzazione dell'opera non alterano la qualità delle risorse idriche superficiali, sotterranee e a specifica destinazione d'uso o delle acque marino-costiere e biodiversità marino costiera, non modifica la quantità delle risorse idriche superficiali e sotterranee né i consumi idrici.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

SUOLO E SOTTOSUOLO: l'azione può avere effetti diretti differenti su questa componente ambientale. Essi dipendono dal dimensionamento geometrico delle intersezioni e dalla conseguente occupazione di suolo. In ogni caso, tutte le trasformazioni previste dall'azione vengono attuate in un territorio urbanizzato ed edificato.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale se non inerenti la progettazione e la realizzazione degli interventi previsti.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di medio periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

FLORA, FAUNA E BIODIVERSITA': l'azione non ha alcuna influenza su questa componente ambientale.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità dell'impatto	non significativa o nulla

PAESAGGIO: l'azione non ha alcuna influenza su questa componente ambientale, in quanto si inserisce in un territorio già urbanizzato ed edificato.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità dell'impatto	non significativa o nulla

COMPONENTI SOCIO – ECONOMICHE:

URBANISTICA: l'effetto dell'azione dipende dalle modifiche urbanistiche e dalle procedure espropriative da porre in atto per la realizzazione degli interventi.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale, se non relativo alla realizzazione degli interventi.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	reversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di medio periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

VIABILITA' E MOBILITA': da un punto di vista viabilistico, l'azione accrescerebbe l'efficacia dell'opera principale, in quanto i dispositivi stradali così dimensionati garantirebbero la fluidificazione del traffico e la drastica diminuzione dei tempi di attesa agli incroci, nonché la riduzione dell'incidentalità. L'effetto diretto dell'azione sulla componente ambientale risulta positivo.

MONITORAGGIO: non è previsto alcun tipo di monitoraggio, poiché l'azione ha un'incidenza molto positiva sulla componente socio – economica.

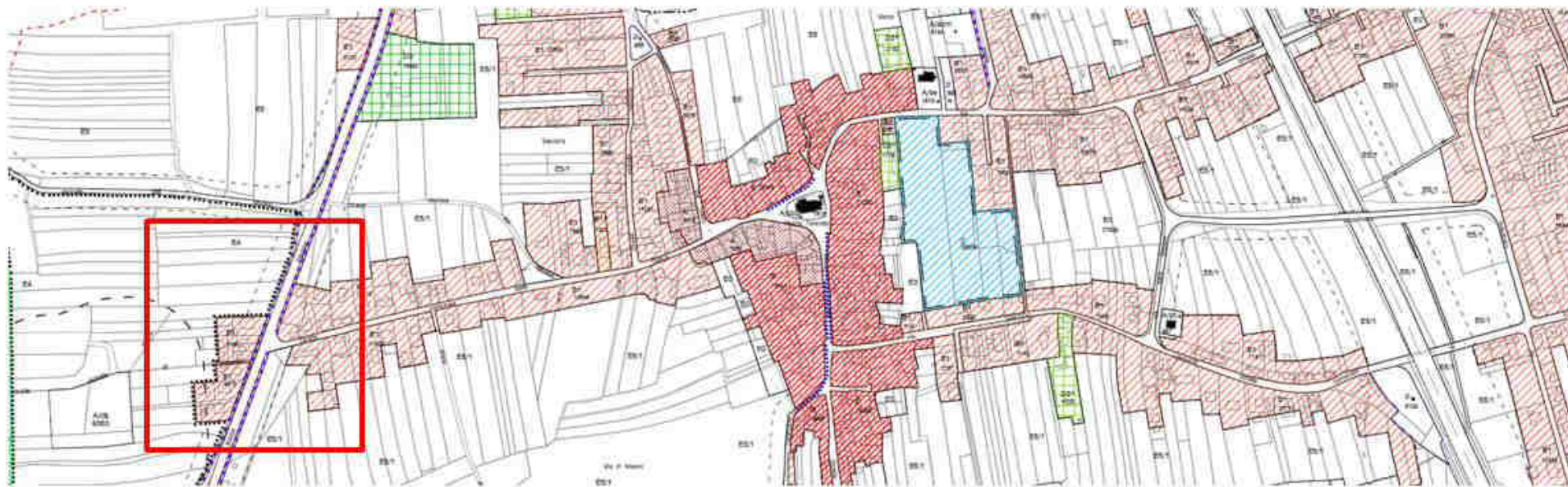
Qualificazione dell'effetto	Probabile
Significatività dell'effetto	Irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	significativo (positivo)

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA: l'azione produrrà effetti positivi su questa componente. La realizzazione degli interventi previsti dall'azione diminuirà gli incidenti stradali e le loro conseguenze, sia direttamente sull'incrocio, che indirettamente poiché costituiscono uno strumento efficace nel controllo delle velocità operative.

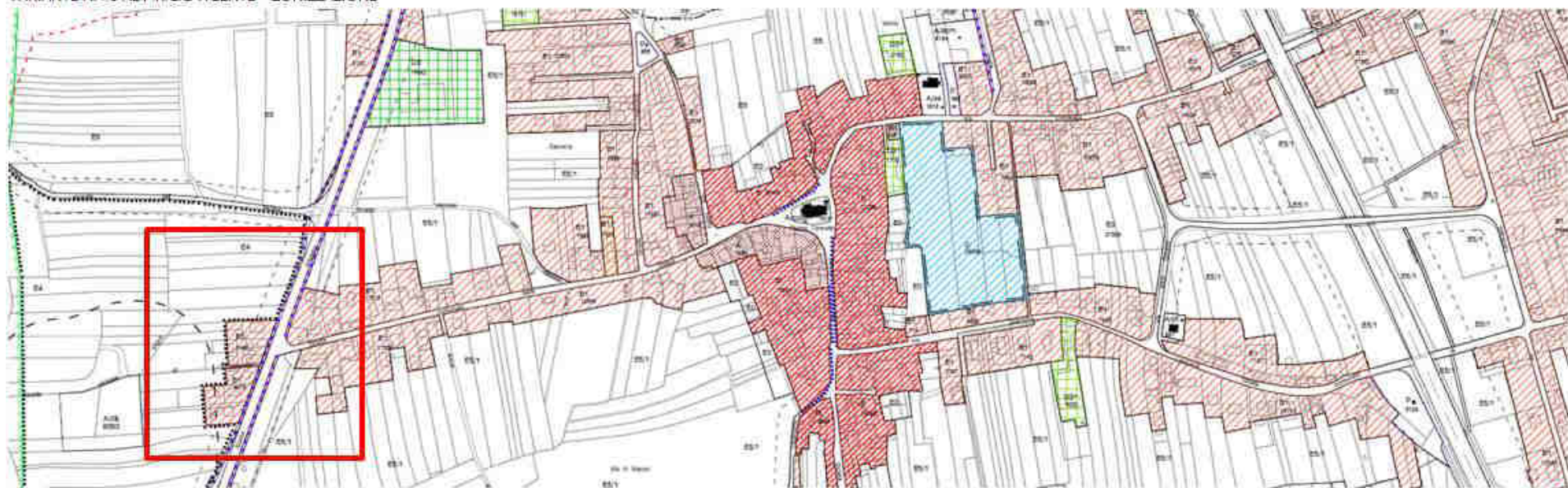
MONITORAGGIO: in relazione a questa componente ambientale risulterà necessario verificare l'effettiva messa

in atto dei programmi previsti, secondo i contenuti progettuali proposti, nell'ottica del miglioramento e della valorizzazione del territorio interessato.

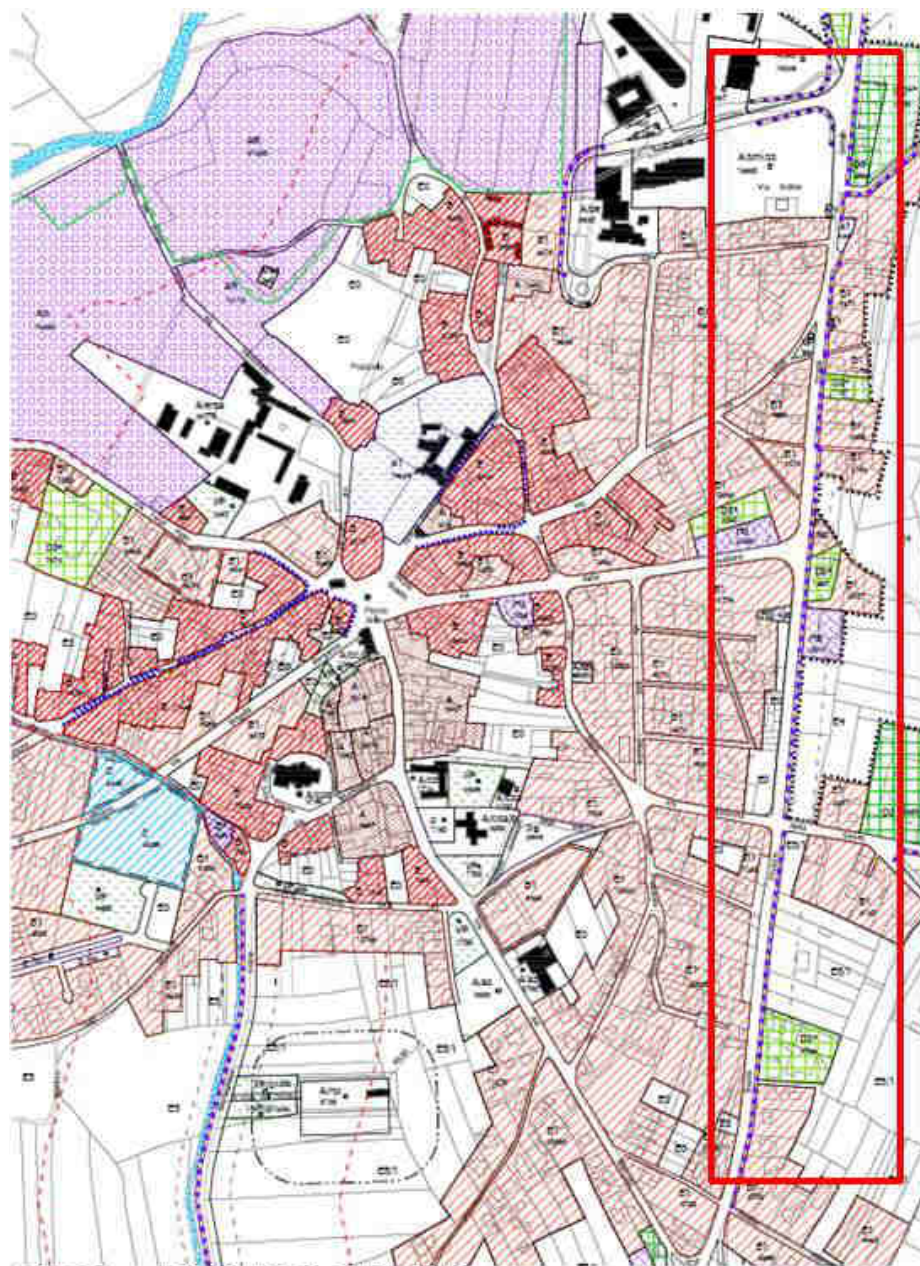
Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativo (positivo)



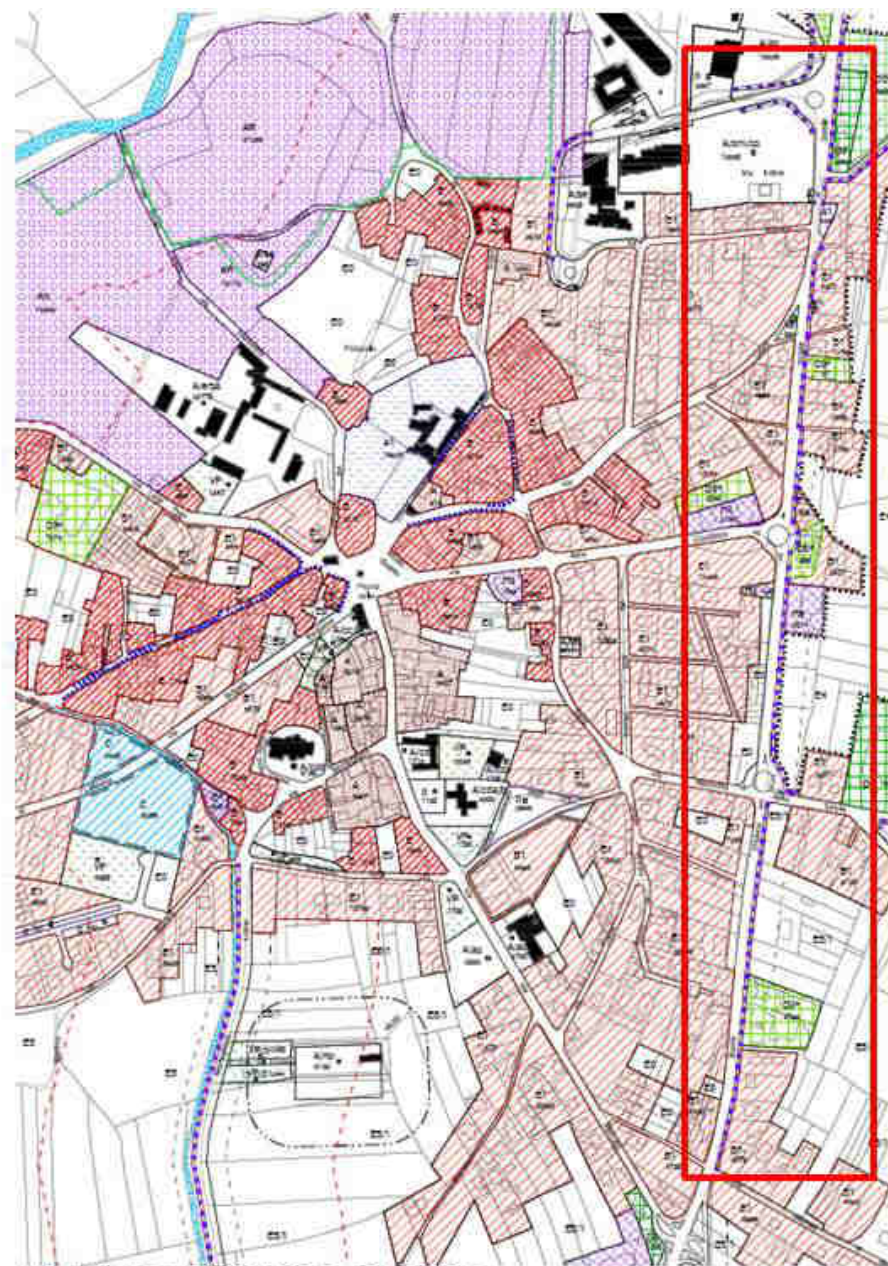
VARIANTE N. 49 AL P.R.G.C. VIGENTE – ZONIZZAZIONE



AdIP - VARIANTE AL P.R.G.C. VIGENTE – ZONIZZAZIONE



VARIANTE N. 49 AL P.R.G.C. VIGENTE - ZONIZZAZIONE



AdIP - VARIANTE AL P.R.G.C. VIGENTE - ZONIZZAZIONE

AZIONE 1.4 - modifica del P.O. e del P.S.: previsione a nord e a sud del nuovo tracciato di una fascia di mitigazione a verde 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.

Sia per quanto riguarda la cartografia di Piano Regolatore Generale Comunale vigente denominata "Piano Strutturale" sia per quella denominata "Zonizzazione", l'obiettivo consiste nell'introduzione, attraverso la Variante proposta, di una fascia di mitigazione a verde 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. Sia per quanto riguarda la cartografia di Piano Regolatore Generale Comunale vigente denominata "Piano Strutturale" sia per quella denominata "Zonizzazione", l'obiettivo consiste nell'introduzione, attraverso la Variante proposta, di una fascia di mitigazione a verde 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. L'attuale destinazione urbanistica dei lotti interessati è quella di zona omogenea "E4/1 – agricola di interesse paesaggistico", "E5 e E5/1 – agricola", quella di zona omogenea "B1 e B1*– residenziale estensiva" e quella di zona omogenea "D3 - industriale - artigianale esistente".

Le modifiche di destinazione urbanistica riguardano quindi variazioni da zona territoriale omogenea "E4/1 – agricola di interesse paesaggistico", "E5 e E5/1 – agricola", quella di zona omogenea "B1 e B1*– residenziale estensiva" a zona territoriale omogenea "Viabilità extraurbana di primo livello di progetto (aree di acquisizione della Tangenziale sud di Udine e opere di mitigazione connesse)" e quella di zona omogenea "D3 - industriale - artigianale esistente" a zona territoriale omogenea "Viabilità extraurbana di primo livello di progetto (aree di acquisizione della Tangenziale sud di Udine e opere di mitigazione connesse)".

FATTORI CLIMATICI: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale. Infatti, l'azione non altera in alcun modo le caratteristiche fisiche del territorio, non produce variazioni delle condizioni climatiche, non influisce sul fenomeno denominato "effetto serra" né sull'evoluzione dei ghiacciai e sul ciclo idrologico.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

ARIA: l'azione ha effetti diretti positivi su questa componente, perché la realizzazione della fascia di mitigazione consentirà di proteggere ulteriormente l'edificato dalle emissioni traffico in un punto strategico della viabilità comunale, riducendo le emissioni in atmosfera dovute a traffico veicolare.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale, se non inerenti la progettazione e la realizzazione della stessa.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	significativo (positivo)

ACQUA: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale; in quanto sia la localizzazione che la conseguente realizzazione dell'opera non alterano la qualità delle risorse idriche superficiali, sotterranee e a specifica destinazione d'uso o delle acque marino- costiere e biodiversità marino costiera, non modifica la quantità delle risorse idriche superficiali e sotterranee né i consumi idrici.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

SUOLO E SOTTOSUOLO: il grado di significatività dell'effetto dell'azione su questa componente ambientale dipende dal dimensionamento geometrico della fascia e dalla conseguente occupazione di suolo. In ogni caso, tutte le trasformazioni previste dall'azione vengono attuate in un territorio urbanizzato ed edificato.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale se non inerenti la progettazione e la realizzazione degli interventi previsti.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	reversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

FLORA, FAUNA E BIODIVERSITA': poiché l'azione viene effettuata in un territorio urbanizzato ed edificato, l'effetto che può produrre è solo positivo, in quanto garanzia della presenza di aree verdi. Il grado di positività dipende dalla capacità di ricostruire porzioni di corridoi ecologici per specie ed habitat presenti nella zona.

MONITORAGGIO:

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità dell'impatto	poco significativa (positiva)

PAESAGGIO: l'azione non ha alcuna influenza su questa componente ambientale.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità dell'impatto	non significativa o nulla

COMPONENTI SOCIO – ECONOMICHE:

URBANISTICA: l'azione avrà effetti diretti su questa componente, poiché non è presente nel PRGC vigente. Pertanto, l'azione comporterà alcune modifiche di destinazione urbanistica e un impatto in termini di espropri.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale, se non legato alla realizzazione dell'intervento.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

VIABILITA' E MOBILITA': l'azione non ha alcuna influenza diretta su questa componente ambientale. Tuttavia, gli effetti indiretti riguardano la protezione di una quota maggiore di abitanti di Zugliano

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale, se non legato alla realizzazione della stessa.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (positiva)

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA: l'azione produce effetti positivi diretti su questa componente, in quanto garantirà la protezione di una quota maggiore di abitanti di Zugliano dalle emissioni inquinanti generate dal

traffico veicolare presente sull'arteria di nuova realizzazione. Infatti quest'azione consentirà di espropriare le residenze che si trovano a ricadere entro un ambito di 60 metri dal bordo strada, che è un limite superiore rispetto a quanto previsto ordinariamente dalla normativa per la progettazione delle strade.

MONITORAGGIO: il monitoraggio dell'impatto su questa componente sarà effettuato secondo le modalità che caratterizzano l'azione C.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	molto significativo (positivo)



VARIANTE N. 49 AL P.R.G.C. VIGENTE - ZONIZZAZIONE



AdIP - VARIANTE AL P.R.G.C. VIGENTE - ZONIZZAZIONE

6.3.2 Azioni nel Comune di Campoformido

AZIONE 2.1: modifica agli obiettivi e alle strategie del P.S. e alle NdiA del P.O. finalizzata a disciplinare la realizzazione dell'opera.

Per quanto riguarda il livello strutturale del PRGC vigente, l'obiettivo consiste nella modifica del testo inerente gli obiettivi e strategie, introducendo all'articolo "5 - Sistema delle infrastrutture e della mobilità" il comma "5.2 - viabilità di primo livello in previsione e opere di mitigazione connesse". I seguenti commi vengono rinumerati. Viene anche rinominato il comma "5.1 - Viabilità di primo livello esistente, Viabilità di primo livello in previsione, Viabilità primaria", che diventa "5.1 - Viabilità di primo livello esistente, Viabilità primaria".

Il comma 5.2. definisce l'obiettivo del miglioramento del livello di servizio per collegamenti regionali e interregionali e, nell'ambito delle strategie, il recepimento delle previsioni contenute nel Piano regionale per la viabilità sovraordinato (PRITMML) e la definizione dei livelli di cogenza riferiti alle modifiche che superano i limiti di cui all'art. 4, co. 1, lett. d), LR 21/15 e s.m.i. e l'introduzione del divieto di accessi diretti lungo il tracciato principale della tangenziale sud di Udine.

Anche il testo inerente gli obiettivi e le strategie cambia denominazione, passando da "Obiettivi. Strategie. Limiti di flessibilità" a "Obiettivi. Strategie".

Per quanto riguarda il livello operativo del PRGC vigente, l'obiettivo consiste nell'introdurre, al comma 2 dell'art. 24 - "Viabilità, ferrovia e acqua" delle Norme di Attuazione un testo finalizzato a disciplinare la realizzazione dell'opera in oggetto. In particolare, il nuovo articolato precisa 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 da assoggettare ad esproprio.

Per le fasce di rispetto stradale si fa riferimento all'art. 6 delle Norme di Attuazione del PRITMML.

Viene inoltre definito il divieto di accessi diretti lungo il tracciato principale della tangenziale sud di Udine. L'articolato infine descrive la natura e le funzioni delle aree di mitigazione e riqualificazione ambientale, così come contenute nel progetto preliminare approvato nel 2012.

FATTORI CLIMATICI: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale. Infatti, l'azione non altera in alcun modo le caratteristiche fisiche del territorio, non produce variazioni delle condizioni climatiche, non influisce sul fenomeno denominato "effetto serra" né sull'evoluzione dei ghiacciai e sul ciclo idrologico.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

ARIA: l'azione prevista avrà effetti positivi indiretti su questa componente. Infatti, i potenziali impatti previsti su questa componente e descritti nel Capitolo del presente Rapporto Ambientale relativo allo stato dell'arte di quest'ultima confermano che i valori ottenuti per i microinquinanti Benzene, Cadmio, Nichel e Benzopirene nelle simulazioni post operam risultano nettamente inferiori agli standard di qualità dell'aria riportati nella normativa vigente. Per quanto riguarda le classi di valori degli inquinanti più significativi (PM10, PM2.5 e NOx), si evidenzia che l'ambito afferente la SS 13 avrà un beneficio generalizzato sulle concentrazioni attese di PM10, PM 2.5 e NOx, grazie al trasferimento del traffico di attraversamento sul nuovo tracciato viario in esame. Allo stesso tempo la qualità dell'aria nell'ambito circostante il tracciato della tangenziale subirà un lieve peggioramento, comunque contenuto entro i limiti di legge per le polveri. Peggioramenti più significativi sono previsti per gli ossidi di azoto, valori comunque all'interno dei limiti di legge e che interessano per larga parte aree non edificate.

La realizzazione del II° lotto della Tangenziale sud comporterà un miglioramento delle condizioni del clima acustico in corrispondenza di tutte le postazioni analizzate.

MONITORAGGIO: il monitoraggio dell'impatto dell'azione su questa componente ambientale sarà effettuato secondo le modalità che caratterizzano l'azione C, da coordinarsi anche con i contenuti del Capitolo 6 - MODALITÀ

DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI, Paragrafo 6.1 – Atmosfera e Paragrafo 6.4 Rumore dell'Allegato allo screening di VIA denominato Piano di Monitoraggio Ambientale.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di medio e lungo periodo
Totalità degli effetti	significativo (positivo)

ACQUA: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale, in quanto non altera la qualità delle risorse idriche superficiali, sotterranee e a specifica destinazione d'uso o delle acque marino - costiere e biodiversità marino costiera, non modifica la quantità delle risorse idriche superficiali e sotterranee né i consumi idrici.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

SUOLO E SOTTOSUOLO: La conferma azionativa produce consumo di suolo. Il grado di significatività dell'impatto dipenderà dai differenti effetti in termini di occupazione e di impermeabilizzazione del suolo. Come evidenziato nel Capitolo del presente Rapporto Ambientale relativo a questa componente, è stato evidenziato come il tratto Basagliapenta – Campoformido presenta un valore agronomico 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. L'impatto sul comparto agricolo, più che in termini di sottrazione di superficie agricola utilizzata è stato valutato mediante l'evidenziazione delle interferenze dell'opera sull'estensione territoriale delle aziende agricole presenti e sul locale sistema agricolo più in generale. Invece, in relazione alle condizioni morfologiche e litostratigrafiche accertate lo studio sullo stato dell'arte esclude qualsiasi rischio di natura geostatica, anche in relazione agli effetti della costruzione dell'infrastruttura viaria.

MONITORAGGIO: il monitoraggio consisterà nella verifica delle modalità di realizzazione dell'opera principale come prevista dal progetto, delle opere di mitigazione a questo connesse e delle opere di inserimento ambientale previste dall'AdP. Inoltre il monitoraggio consisterà nella verifica del rispetto delle tempistiche e della consequenzialità previste dall'AdP in relazione alla realizzazione degli interventi.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

FLORA, FAUNA E BIODIVERSITÀ: poiché l'azione viene effettuata in un territorio urbanizzato ed edificato, l'effetto che può produrre è solo positivo, in quanto garanzia della presenza di aree verdi. Il grado di positività dipende dalla capacità di ricostruire porzioni di corridoi ecologici per specie ed habitat presenti nella zona.

MONITORAGGIO:

Qualificazione dell'effetto	Probabile
Significatività dell'effetto	Irreversibile
Spazialità dell'effetto	Di area locale
Temporalità dell'effetto	Di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (positiva)

PAESAGGIO: L'azione ha un effetto positivo diretto, poiché consentendo il completamento della tangenziale su di Udine, permetterà la riqualificazione delle aree abitate del Comune di Campoformido e la ricucitura urbanistica e funzionale delle stesse a nord e sud della Pontebbana.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale, poiché ha effetti positivi.

Qualificazione dell'effetto	Probabile
Significatività dell'effetto	Irreversibile
Spazialità dell'effetto	Di area locale
Temporalità dell'effetto	Di lungo periodo
Totalità dell'impatto	poco significativa (positiva)

COMPONENTI SOCIO – ECONOMICHE:

URBANISTICA: l'azione non ha alcuna influenza su questa componente ambientale.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	reversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di medio e lungo periodo
Totalità dell'impatto	significativo (positivo)

VIABILITA' E MOBILITA': l'azione prevista comporterà effetti positivi diretti su questa componente. Il completamento della tangenziale sud di Udine consentirà la ri-organizzazione gerarchica dei flussi di traffico consentendo adeguati livelli di servizio conformi agli standard previsti dal PRITMML per la rete di primo livello. Tale ri-organizzazione libererà dal traffico di transito, con particolare riferimento alla percentuale di quota pesante, la direttrice principale attualmente caricata da questi flussi, SS 13 "Pontebbana", con il conseguente decongestionamento delle traverse dei centri abitati di Pasian di Prato e Campoformido, e la traversa della frazione di Basagliapenta in Comune di Basiliano. Gli effetti diretti si manifesteranno in termini di sicurezza stradale e standard di servizio anche su queste traverse, lungo le quali potranno essere previste misure adeguate per le utenze deboli e per la riqualificazione del contesto urbano afferente.

MONITORAGGIO: verifica della realizzazione dell'opera come prevista dal progetto, anche in relazione al monitoraggio previsto dallo screening di S.I.A.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	reversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di medio e lungo periodo
Totalità degli effetti	Molto significativo (positivo)

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA: l'azione prevista comporterà effetti positivi diretti su questa componente. Infatti il completamento della tangenziale sud di Udine consentirà di trasferire quote rilevanti di traffico in transito sulla rete principale lungo l'asse est ovest, e le prevalenti quote di veicoli pesanti, dalla SS 13 "Pontebbana" tra Basagliapenta e il casello di Udine sud, lungo la nuova infrastruttura che attraversa un territorio quasi esclusivamente agricolo e non urbanizzato, eccetto la porzione meridionale della frazione di Zugliano a Pozzuolo del Friuli.

Poiché diminuendo drasticamente l'esposizione al rischio di tutta la popolazione che vive e gravita nei centri abitati di Pasian di Prato, Campoformido e Basagliapenta, l'opera dunque ha un effetto positivo sulla salute della popolazione e sulla qualità della vita. Infatti, come più volte ribadito, lo spostamento del traffico consentirà la riqualificazione dei centri abitati sulla Pontebbana, in termini di servizi alle utenze deboli, Zone 30 e servizi alla persona.

Infine, dal punto di vista degli effetti sul comparto produttivo agricolo, nel tratto dell'opera che dalla frazione di Carpeneto in Comune di Pozzuolo del Friuli attraversa il territorio fino a Campoformido, l'impatto è considerato significativo. A causa della previsione della rotatoria d'ingresso sulla SP 89 e della bretella di collegamento con la SS 13 "Pontebbana". La strada provinciale, già difficile, ma importante asse di passaggio viene troncata dal nuovo progetto (assi stradali come quello di progetto risultano di impossibile utilizzo per i mezzi agricoli), riversando il flusso dei mezzi agricoli sui sottopassi, distanti circa 2,2 km. Nel flusso est- ovest i passaggi previsti sono praticamente all'altezza di Campoformido e poco più a monte di Carpeneto. Infatti l'attuale importante

collegamento (la pista militare) diventerebbe di fatto inservibile anche raccordandola, come è stato fatto, con una lunga strada rurale a fianco dell'opera.

MONITORAGGIO: il monitoraggio in relazione a questa componente ambientale avrà le caratteristiche dell'azione C.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	molto significativo (positivo)

1 Comune di Campoformido PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE TESTO VIGENTE NORME DI ATTUAZIONE ELABORATI MODIFICATI ED AGGIORNATI ALLE VARIANTI N.62, 58, 67,68, 69, 72 e 75	1 Comune di Campoformido PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE VARIANTE NORME DI ATTUAZIONE ELABORATI MODIFICATI ED AGGIORNATI ALLE VARIANTI N.62, 58, 67,68, 69, 72 e 75
..... OMISSIS ART. 24. VIABILITA', FERROVIA E ACQUA. A) Classificazione e usi. 1. La viabilità è classificata in: a) autostradale: autostrada; b) di grande comunicazione: complanare autostradale e tangenziale sud e collegamento alla tangenziale sud; c) di interesse regionale: strada statale 13; d) comprensoriale: strada di raccolta e convogliamento del traffico, esterna a insediamenti, circonvallazione sud di Basaldella; e) di collegamento: strada di raccolta e convogliamento del traffico, interna a insediamenti; f) di quartiere: strada di servizio puntuale, interna a insediamenti; g) vicinale: strada altra, esterna a insediamenti. Vale la definizione di cui alla Lr. 91/1981, art.2, lett.d); h) percorso ciclabile - verde di connettivo e arredo. 2. La viabilità è distinta in esistente e prevista. 3. In spazio per viabilità sono comunque ammessi percorsi ciclabili e pedonali e opere di servizio o arredo. C) Attuazione e disposizioni particolari. 1. Le opere sono realizzate mediante: i) intervento diretto, salvo quanto previsto alla lettera b); j) Prp ove previsto perimetro, salvo quanto previsto al comma 7.	 OMISSIS ART. 24. VIABILITA', FERROVIA E ACQUA. A) Classificazione e usi. 1. La viabilità è classificata in: a) autostradale: autostrada; b) di grande comunicazione: complanare autostradale e tangenziale sud e collegamento alla tangenziale sud; c) di interesse regionale: strada statale 13; d) comprensoriale: strada di raccolta e convogliamento del traffico, esterna a insediamenti, circonvallazione sud di Basaldella; e) di collegamento: strada di raccolta e convogliamento del traffico, interna a insediamenti; f) di quartiere: strada di servizio puntuale, interna a insediamenti; g) vicinale: strada altra, esterna a insediamenti. Vale la definizione di cui alla Lr. 91/1981, art.2, lett.d); h) percorso ciclabile - verde di connettivo e arredo. 2. La viabilità è distinta in esistente e prevista. 3. In spazio per viabilità sono comunque ammessi percorsi ciclabili e pedonali e opere di servizio o arredo. C) Attuazione e disposizioni particolari. 1. Le opere sono realizzate mediante: i) intervento diretto, salvo quanto previsto alla lettera b); j) Prp ove previsto perimetro, salvo quanto previsto al comma 7.

2. Il tracciato e la dimensione di viabilità prevista, compresi percorsi ciclabili, valgono come indicazione di massima. L'opera può discostarsi di quanto necessario per ragioni tecniche, funzionali e ambientali. <i>Il tracciato del collegamento tra Ss 13 e tangenziale sud presso il sito archeologico denominato Tumulo preistorico in località Tomba è definito in sede di progetto esecutivo.</i>	2. Il tracciato e la dimensione di viabilità prevista, compresi percorsi ciclabili, valgono come indicazione di massima. L'opera può discostarsi di quanto necessario per ragioni tecniche, funzionali e ambientali. <i>Il tracciato del collegamento tra Ss 13 e tangenziale sud presso il sito archeologico denominato Tumulo preistorico in località Tomba è definito in sede di progetto esecutivo.</i> La Tangenziale sud di Udine, appartenente alla viabilità extraurbana regionale di primo livello, è rappresentata nelle planimetrie della zonizzazione mediante le aree di acquisizione, così come definite dal piano particellare d'esproprio del Progetto preliminare. Tali aree comprendono altresì gli adeguamenti della viabilità esistente in corrispondenza delle interconnessioni con il tracciato principale e, con apposita simbologia, le aree di mitigazione e riqualificazione ambientale, così come definite dal Progetto preliminare. Le aree di acquisizione valgono come indicazioni di massima e potranno essere variate per esigenze tecnico-funzionali, entro le fasce di rispetto stradale, qualora non si prevedano ulteriori aree da assoggettare ad esproprio. Le fasce di rispetto stradale sono quelle definite dall'art. 6 delle Norme di attuazione del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica. Sono vietati gli accessi diretti lungo il tracciato principale della Tangenziale sud di Udine. Con apposita simbologia sono altresì indicate le aree di mitigazione e riqualificazione ambientale connesse al progetto della Tangenziale sud di Udine, comprendenti: - aree a verde per formazione di prato di nuova semina, fascia arbustiva, fascia boscata, ecc., con funzioni di inserimento ambientale e connessione ecologica, e interventi di miglioramento della vegetazione esistente; - aree a verde alberato con funzioni di bacini di dispersione delle acque di ruscellamento superficiale e di piattaforma stradale post depurazione; - aree agricole destinate ad ospitare il trapianto di zolle di prato stabile esistenti nel sedime interessato dal tracciato, nel rispetto delle disposizioni vigenti in materia; - aree a prato stabile di buone/ottime condizioni ecologiche da
Per la circonvallazione sud di Basaldella: - le due rotonde hanno un diametro di 30-32 m - la carreggiata misura m 7,50, le due banchine laterali m 2,00 3. Gli enti pubblici possono adeguare la viabilità esistente, anche per realizzare percorsi ciclabili e pedonali e opere di servizio e arredo, e per assicurare rispetto, anche mediante allargamento, indipendentemente da previsioni di zona, <i>entro i limiti di distanza da strada.</i> 4. Il Comune può prescrivere arretramento di opere per realizzare o adeguare viabilità, anche per percorsi ciclabili e pedonali e opere di servizio e arredo, indipendentemente da previsioni di zona. 5. L'accesso ad area diversa da pertinenza stradale: k) in zone E e in area di Prp non classificata zona A su viabilità di grande comunicazione, e di interesse regionale è realizzato canalizzato; l) in zone E se nuovo è realizzato distante da esistente almeno: 1) su viabilità di grande comunicazione: m 600; 2) su viabilità di interesse regionale: m 300; 6. In ambiti di Prp e in lotti serviti da strade diverse il Comune può prescrivere spostamento, adeguamento e uso coordinato di accessi. 7. Viabilità può essere realizzata di iniziativa pubblica anche in assenza di Prp, anche dove questo è previsto. 7. bis Il progetto della viabilità di collegamento alla tangenziale sud dovrà prevedere, per le parti a confine con il SIC, interventi di ripristino vegetazionale che evitino la proliferazione di specie infestanti e ruderali e dovrà inoltre prevedere la realizzazione di barriere acustiche e visive verso il SIC. 8. In spazio per ferrovia sono comunque ammesse opere di servizio o arredo.	acquisire e avviare a gestione conservativa a favore di Enti competenti secondo le procedure previste dalla LR 9/2005; - aree di riqualificazione ambientale tra le SP 95 e 10 a nord di Sclaunico in Comune di Lestizza. Per la circonvallazione sud di Basaldella: - le due rotonde hanno un diametro di 30-32 m - la carreggiata misura m 7,50, le due banchine laterali m 2,00 3. Gli enti pubblici possono adeguare la viabilità esistente, anche per realizzare percorsi ciclabili e pedonali e opere di servizio e arredo, e per assicurare rispetto, anche mediante allargamento, indipendentemente da previsioni di zona, <i>entro i limiti di distanza da strada.</i> 4. Il Comune può prescrivere arretramento di opere per realizzare o adeguare viabilità, anche per percorsi ciclabili e pedonali e opere di servizio e arredo, indipendentemente da previsioni di zona. 5. L'accesso ad area diversa da pertinenza stradale: m) in zone E e in area di Prp non classificata zona A su viabilità di grande comunicazione, e di interesse regionale è realizzato canalizzato; n) in zone E se nuovo è realizzato distante da esistente almeno: 3) su viabilità di grande comunicazione: m 600; 4) su viabilità di interesse regionale: m 300; 6. In ambiti di Prp e in lotti serviti da strade diverse il Comune può prescrivere spostamento, adeguamento e uso coordinato di accessi. 7. Viabilità può essere realizzata di iniziativa pubblica anche in assenza di Prp, anche dove questo è previsto. 7. bis Il progetto della viabilità di collegamento alla tangenziale sud dovrà prevedere, per le parti a confine con il SIC, interventi di ripristino vegetazionale che evitino la proliferazione di specie infestanti e ruderali e dovrà inoltre prevedere la realizzazione di barriere acustiche e visive verso il SIC. 8. In spazio per ferrovia sono comunque ammesse opere di servizio o arredo.

9. In spazio di acqua sono comunque ammesse opere di difesa del suolo e di servizio o arredo. 10. Gli interventi su corso d'acqua rispettano i criteri seguenti: a) dimensionamento delle sezioni a cielo aperto tenendosi conto della crescita di vegetazione sulle sponde; b) realizzazione di nuovi salti di fondo ove necessari di pietra; c) realizzazione di ponti con più materiali; d) conservazione o ripristino di elementi di interesse storico-documentale; e) uso ove possibile di tecniche di ingegneria naturalistica; f) i tratti finali di scarichi e confluenze sono realizzati di pietra o sasso, occultandosi tubazioni. Lo scarico rispetta comunque la capacità autodepurante del corso d'acqua.	9. In spazio di acqua sono comunque ammesse opere di difesa del suolo e di servizio o arredo. 10. Gli interventi su corso d'acqua rispettano i criteri seguenti: a) dimensionamento delle sezioni a cielo aperto tenendosi conto della crescita di vegetazione sulle sponde; b) realizzazione di nuovi salti di fondo ove necessari di pietra; c) realizzazione di ponti con più materiali; d) conservazione o ripristino di elementi di interesse storico-documentale; e) uso ove possibile di tecniche di ingegneria naturalistica; f) i tratti finali di scarichi e confluenze sono realizzati di pietra o sasso, occultandosi tubazioni. Lo scarico rispetta comunque la capacità autodepurante del corso d'acqua.
Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia Provincia di Udine Comune di CAMPOFORMIDO P.R.G.C. Variante n°72 Esecutività in adeguamento al DGR 2550/2015 Obiettivi. Strategie. Limiti di flessibilità. TESTO VIGENTE	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia Provincia di Udine Comune di CAMPOFORMIDO P.R.G.C. Variante n°72 Esecutività in adeguamento al DGR 2550/2015 Obiettivi. Strategie. VARIANTE

..... OMISSIS 5 - Sistema delle infrastrutture e della mobilità 5.1 Viabilità' di primo livello esistente, Viabilità' di primo livello in previsione, Viabilità primaria 1. Obiettivi: 1. Miglioramento di livello di servizio per collegamenti internazionali, interregionali, regionali. 2. Strategie: 1. Adeguamento di caratteristiche e servizi. 2. Riduzione di traffico di attraversamento 3. Limiti di flessibilità: 1. Sono ammesse modifiche solo in presenza di un progetto dell'ente realizzatore.	 OMISSIS 5 - Sistema delle infrastrutture e della mobilità 5.1 Viabilità' di primo livello esistente, Viabilità' di primo livello in previsione, Viabilità primaria 1. Obiettivi: 1. Miglioramento di livello di servizio per collegamenti internazionali, interregionali, regionali. 2. Strategie: 1. Adeguamento di caratteristiche e servizi. 2. Riduzione di traffico di attraversamento 3. Limiti di flessibilità: 1. Sono ammesse modifiche solo in presenza di un progetto dell'ente realizzatore. 5.2 Viabilità' di primo livello in previsione e opere di mitigazione connesse 1. Obiettivi: 1. Miglioramento di livello di servizio per collegamenti regionali e interregionali. 2. Strategie: 1. Recepimento di previsioni contenute anche in piani sovraordinati (PRITMML). 3. Livello di coerenza 1. Le modifiche che superino i limiti di cui all'art. 4, comma 1, lett. d) della LR 21/2015 potranno essere effettuate solo con lo strumento dell'accordo di programma di cui agli artt. 19 e 20 della LR 7/2000. 2. Sono vietati gli accessi diretti lungo il tracciato principale della Tangenziale sud di Udine.
5.2 Viabilità di progetto. 1. Obiettivi: 1. Miglioramento o costituzione di collegamenti locali. 2. Strategie: 1. Adeguamento di caratteristiche e costituzione, ove necessario, di tronchi nuovi. 2. Costituzione di collegamento agevolato tra zone produttive e insediamenti residenziali. 3. Recepimento di previsioni contenute anche in piani sovraordinati (PUM) 4. La trasposizione del by pass sud ovest, dal livello strutturale a quello operativo, avverrà successivamente alla realizzazione della viabilità di primo livello in previsione (tangenziale sud), previa verifica dei carichi di traffico lungo la SR13 da analizzarsi anche da parte degli uffici regionali competenti ai sensi dell'art. 166 della L.R. 26/2012 e che evidenzia livelli di criticità del tratto urbano della S.R. 13 Pontebbana, nonostante la messa in esercizio della tangenziale sud di Udine. 3. Limiti di flessibilità: 1. Sono ammesse modifiche e integrazioni di viabilità per: a) inserimento con adeguamento eventuale di viabilità di progetto di <i>strategia di piano</i>; b) soppressione di <i>viabilità di progetto</i> non presente in <i>strategia di piano</i>; c) spostamenti di tracciato fino a metri 100; d) trasformazione o adeguamento di intersezioni; e) adeguamento a progetto di ente realizzatore; f) trasformazione o adeguamento di intersezioni; g) adeguamento delle caratteristiche geometriche. 5.3 Tratti di strade urbane 1. Obiettivi: 1. Miglioramento o costituzione di collegamenti puntuali.	5.2 5.3 Viabilità di progetto. 1. Obiettivi: 1. Miglioramento o costituzione di collegamenti locali. 2. Strategie: 1. Adeguamento di caratteristiche e costituzione, ove necessario, di tronchi nuovi. 2. Costituzione di collegamento agevolato tra zone produttive e insediamenti residenziali. 3. Recepimento di previsioni contenute anche in piani sovraordinati (PUM) 4. La trasposizione del by pass sud ovest, dal livello strutturale a quello operativo, avverrà successivamente alla realizzazione della viabilità di primo livello in previsione (tangenziale sud), previa verifica dei carichi di traffico lungo la SR13 da analizzarsi anche da parte degli uffici regionali competenti ai sensi dell'art. 166 della L.R. 26/2012 e che evidenzia livelli di criticità del tratto urbano della S.R. 13 Pontebbana, nonostante la messa in esercizio della tangenziale sud di Udine. 3. Limiti di flessibilità: 1. Sono ammesse modifiche e integrazioni di viabilità per: a) inserimento con adeguamento eventuale di viabilità di progetto di <i>strategia di piano</i>; b) soppressione di <i>viabilità di progetto</i> non presente in <i>strategia di piano</i>; c) spostamenti di tracciato fino a metri 100; d) trasformazione o adeguamento di intersezioni; e) adeguamento a progetto di ente realizzatore; f) trasformazione o adeguamento di intersezioni; g) adeguamento delle caratteristiche geometriche. 5.3 5.4 Tratti di strade urbane 1. Obiettivi: 1. Miglioramento o costituzione di collegamenti puntuali.

2. Strategie: 1. Adeguamento di caratteristiche. 2. Costituzione ove necessario di tronchi nuovi. 3. Costituzione di viabilità di servizio presso zone produttive. 3. Limiti di flessibilità: 1. Sono ammesse modifiche e integrazioni di viabilità per: a) inserimento con adeguamento eventuale di di progetto di <i>strategia di piano</i>; b) soppressione di <i>viabilità di progetto</i> non presente in <i>strategia di piano</i>; c) inserimento di tratti nuovi di viabilità di quartiere e viabilità di servizio non presenti in <i>strategia di piano</i>, di lunghezza fino a metri 400 in genere, e senza limite di lunghezza in PAC di zone C, D e H; d) spostamenti di tracciato; e) trasformazione o adeguamento di intersezioni; f) adeguamento delle caratteristiche geometriche.	2. Strategie: 1. Adeguamento di caratteristiche. 2. Costituzione ove necessario di tronchi nuovi. 3. Costituzione di viabilità di servizio presso zone produttive. 3. Limiti di flessibilità: 1. Sono ammesse modifiche e integrazioni di viabilità per: a) inserimento con adeguamento eventuale di di progetto di <i>strategia di piano</i>; b) soppressione di <i>viabilità di progetto</i> non presente in <i>strategia di piano</i>; c) inserimento di tratti nuovi di viabilità di quartiere e viabilità di servizio non presenti in <i>strategia di piano</i>, di lunghezza fino a metri 400 in genere, e senza limite di lunghezza in PAC di zone C, D e H; d) spostamenti di tracciato; e) trasformazione o adeguamento di intersezioni; f) adeguamento delle caratteristiche geometriche.
---	---

AZIONE 2.2: conferma azzonativa della previsione del tracciato della Tangenziale sud di Udine nel P.O. e nel P.S. e modifica di destinazione urbanistica per l'introduzione delle opere di compensazione ambientale.

Per quanto riguarda il livello strutturale del PRGC vigente, l'obiettivo consiste:

- in primo luogo nella modifica della grafia e della denominazione del tracciato nell'elaborato grafico denominato "Strategia di Piano". La Variante allegata all'AdP conferma i contenuti del PRGC vigente. Rispetto a quest'ultimo, la Variante allegata all'AdP riclassifica e rinomina la "bretella di collegamento" tra il tracciato principale della tangenziale sud e la SS 13 "Pontebbana". La denominazione passa da "viabilità di primo livello in previsione da assoggettare a pedaggio (Piano regionale infrastrutture mobilità trasporto)" a "viabilità di primo livello in previsione (Piano regionale infrastrutture mobilità trasporto)";
- in secondo luogo, nell'introduzione delle opere di mitigazione connesse al tracciato. Nell'elaborato di variante vengono introdotte una nuova grafia e una nuova denominazione: "AREE DI ACQUISIZIONE DELLA TANGENZIALE SUD DI UDINE – OPERE DI MITIGAZIONE CONNESSE".

Le modifiche azzonative del livello strutturale riguardano:

- per la "bretella di collegamento" tra il tracciato principale della Tangenziale sud e la SS 13 "Pontebbana", variazioni da "Viabilità di progetto (Piano urbano della Mobilità per l'area udinese)" a "viabilità di primo livello in previsione (Piano regionale infrastrutture mobilità trasporto)";
- per le aree di mitigazione connesse al tracciato, variazioni da "SISTEMA INSEDIATIVO DEI SERVIZI - ATTREZZATURE VERDI E SPORTIVE" a "AREE DI ACQUISIZIONE DELLA TANGENZIALE SUD DI UDINE – OPERE DI MITIGAZIONE CONNESSE".

Per quanto riguarda il livello operativo del PRGC vigente, l'obiettivo consiste nell'apportare, attraverso la Variante, limitate modifiche al tracciato già presente nella zonizzazione vigente, riportando le aree di acquisizione così come definite dal progetto preliminare approvato nel 2012. Vengono inoltre introdotte con apposita simbologia anche le aree per le opere di mitigazione ambientale, in particolare quelle precedentemente descritte per le modifiche al Piano Struttura.

Le modifiche azzonative del livello operativo riguardano:

- per le aree di mitigazione connesse al tracciato, variazioni da "E5-E – di preminente interesse agricolo" e "Viabilità pubblica esistente/prevista" ad "Viabilità extraurbana di primo livello di progetto (aree di acquisizione della Tangenziale sud di Udine e opere di mitigazione connesse)".

La Variante conferma le fasce di rispetto stradale contenute nella zonizzazione vigente, incluse quelle relative alla bretella di collegamento della Tangenziale sud alla SS 13 "Pontebbana", nella misura di 30 m, ritenendole congrue a garantire il livello di servizio previsto dal PRITMML per le viabilità di primo livello.

COMPONENTI AMBIENTALI:

FATTORI CLIMATICI: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale. Infatti, l'azione non altera in alcun modo le caratteristiche fisiche del territorio, non produce variazioni delle condizioni climatiche, non influisce sul fenomeno denominato "effetto serra" né sull'evoluzione dei ghiacciai e sul ciclo idrologico.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

ARIA: l'azione prevista avrà effetti positivi indiretti su questa componente. Infatti, i potenziali impatti previsti su questa componente e descritti nel Capitolo del presente Rapporto Ambientale relativo allo stato dell'arte di quest'ultima confermano che i valori ottenuti per i microinquinanti Benzene, Cadmio, Nichel e Benzopirene nelle simulazioni post operam risultano nettamente inferiori agli standard di qualità dell'aria riportati nella normativa vigente. Per quanto riguarda le classi di valori degli inquinanti più significativi (PM10, PM2.5 e NOx), si evidenzia che l'ambito afferente la SS 13 avrà un beneficio generalizzato sulle concentrazioni attese di PM10, PM 2.5 e NOx, grazie al trasferimento del traffico di attraversamento sul nuovo tracciato viario in esame. Allo stesso tempo la qualità dell'aria nell'ambito circostante il tracciato della tangenziale subirà un lieve peggioramento, comunque

contenuto entro i limiti di legge per le polveri. Peggioramenti più significativi sono previsti per gli ossidi di azoto, valori comunque all'interno dei limiti di legge e che interessano per larga parte aree non edificate.

La realizzazione del II° lotto della Tangenziale sud comporterà un miglioramento delle condizioni del clima acustico in corrispondenza di tutte le postazioni analizzate.

MONITORAGGIO: il monitoraggio dell'impatto dell'azione su questa componente ambientale sarà effettuato secondo le modalità che caratterizzano l'azione C, da coordinarsi anche con i contenuti del *Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI*, *Paragrafo 6.1 – Atmosfera* e *Paragrafo 6.4 Rumore* dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato *Piano di Monitoraggio Ambientale*.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di medio e lungo periodo
Totalità degli effetti	significativo (positivo)

ACQUA: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale, in quanto non altera la qualità delle risorse idriche superficiali, sotterranee e a specifica destinazione d'uso o delle acque marino - costiere e biodiversità marino costiera, non modifica la quantità delle risorse idriche superficiali e sotterranee né i consumi idrici.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

SUOLO E SOTTOSUOLO: La conferma azzonativa produce consumo di suolo. Il grado di significatività dell'impatto dipenderà dai differenti effetti in termini di occupazione e di impermeabilizzazione del suolo. Come evidenziato nel Capitolo del presente Rapporto Ambientale relativo a questa componente, è stato evidenziato come il tratto Basagliapenta – Campoformido presenta un valore agronomico 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. L'impatto sul comparto agricolo, più che in termini di sottrazione di superficie agricola utilizzata è stato valutato mediante l'evidenziazione delle interferenze dell'opera sull'estensione territoriale delle aziende agricole presenti e sul locale sistema agricolo più in generale. Invece, in relazione alle condizioni morfologiche e litostratigrafiche accertate lo stuio sullo stato dell'arte esclude qualsiasi rischio di natura geostatica, anche in relazione agli effetti della costruzione dell'infrastruttura viaria.

MONITORAGGIO: il monitoraggio consisterà nella verifica delle modalità di realizzazione dell'opera principale come prevista dal progetto, delle opere di mitigazione a questo connesse e delle opere di inserimento ambientale previste dall'AdP. Inoltre il monitoraggio consisterà nella verifica del rispetto delle tempistiche e della consequenzialità previste dall'AdP in relazione alla realizzazione degli interventi.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

FLORA, FAUNA E BIODIVERSITÀ: poiché l'azione viene effettuata in un territorio urbanizzato ed edificato, l'effetto che può produrre è solo positivo, in quanto garanzia della presenza di aree verdi. Il grado di positività dipende dalla capacità di ricostruire porzioni di corridoi ecologici per specie ed habitat presenti nella zona.

MONITORAGGIO:

Qualificazione dell'effetto	Probabile
Significatività dell'effetto	Irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità dell'impatto	poco significativa (positivo)

PAESAGGIO: L'azione ha un effetto positivo diretto, poichè consentendo contendo il completamento della tangenziale su di Udine, permetterà la riqualificazione delle aree abitate del Comune di Campoformido e la ricucitura urbanistica e funzionale delle stesse a nord e sud della Pontebbana.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale, poichè ha effetti positivi.

Qualificazione dell'effetto	Probabile
Significatività dell'effetto	Irreversibile
Spazialità dell'effetto	Di area locale
Temporalità dell'effetto	Di lungo periodo
Totalità dell'impatto	poco significativa (positivo)

COMPONENTI SOCIO – ECONOMICHE:

URBANISTICA: l'azione non ha alcuna influenza su questa componente ambientale.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	Probabile
Significatività dell'effetto	Irreversibile
Spazialità dell'effetto	Di area locale
Temporalità dell'effetto	Di lungo periodo
Totalità degli effetti	significativo (positivo)

VIABILITA' E MOBILITA': l'azione prevista comporterà effetti positivi diretti su questa componente. Il completamento della tangenziale sud di Udine consentirà la ri-organizzazione gerarchica dei flussi di traffico consentendo adeguati livelli di servizio conformi agli standard previsti dal PRITMML per la rete di primo livello. Tale ri-organizzazione libererà dal traffico di transito, con particolare riferimento alla percentuale di quota pesante, la direttrice principale attualmente caricata da questi flussi, SS 13 "Pontebbana", con il conseguente decongestionamento delle traverse dei centri abitati di Piasian di Prato e Campoformido, e la traversa della frazione di Basagliapenta in Comune di Basiliano. Gli effetti diretti si manifesteranno in termini di sicurezza stradale e standard di servizio anche su queste traverse, lungo le quali potranno essere previste misure adeguate per le utenze deboli e per la riqualificazione del contesto urbano afferente.

MONITORAGGIO: verifica della realizzazione dell'opera come prevista dal progetto, anche in relazione al monitoraggio previsto dallo screening di S.I.A.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	reversibile
Spazialità dell'effetto	di area vasta
Temporalità dell'effetto	di medio e lungo periodo
Totalità dell'impatto	molto significativo (positivo)

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA: l'azione prevista comporterà effetti positivi diretti su questa componente. Infatti il completamento della tangenziale sud di Udine consentirà di trasferire quote rilevanti di traffico in transito sulla rete principale lungo l'asse est ovest, e le prevalenti quote di veicoli pesanti, dalla SS 13 Pontebbana tra Basagliapenta e il casello di Udine sud, lungo la nuova infrastruttura che attraversa un territorio quasi esclusivamente agricolo e non urbanizzato, eccetto la porzione meridionale della frazione di Zugliano a Pozzuolo del Friuli.

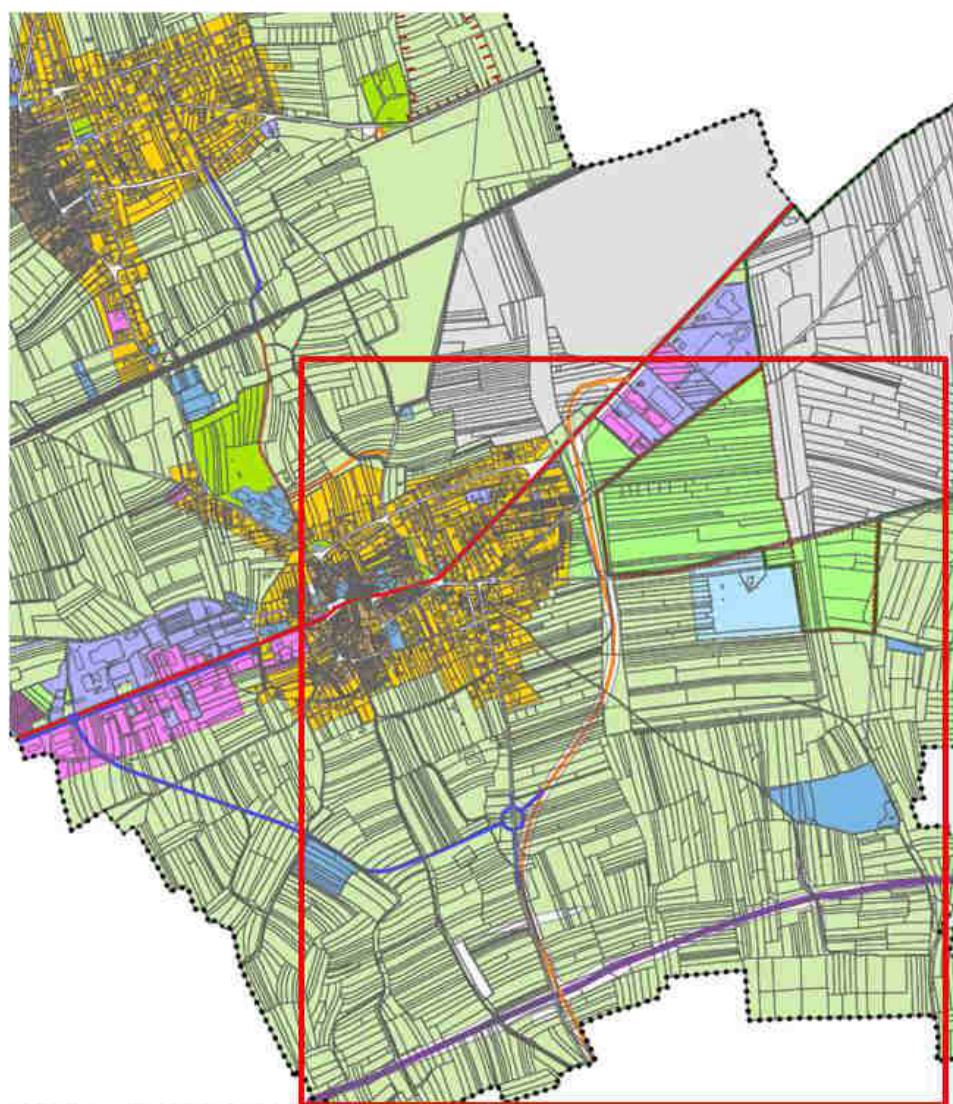
Poiché diminuendo drasticamente l'esposizione al rischio di tutta la popolazione che vive e gravita nei centri abitati di Piasian di Prato, Campoformido e Basagliapenta, l'opera dunque ha un effetto positivo sulla salute della popolazione e sulla qualità della vita. Infatti, come più volte ribadito, lo spostamento del traffico consentirà la riqualificazione dei centri abitati sulla Pontebbana, in termini di servizi alle utenze deboli, Zone 30 e servizi alla persona.

Infine, dal punto di vista degli effetti sul comparto produttivo agricolo, nel tratto dell'opera che dalla frazione di Carpeneto in Comune di Pozzuolo del Friuli attraversa il territorio fino a Campoformido, l'impatto è considerato significativo. A causa della previsione della rotatoria d'ingresso sulla SP 89 e della bretella di collegamento con la SS 13 "Pontebbana". La strada provinciale, già difficile, ma importante asse di passaggio viene troncata dal nuovo

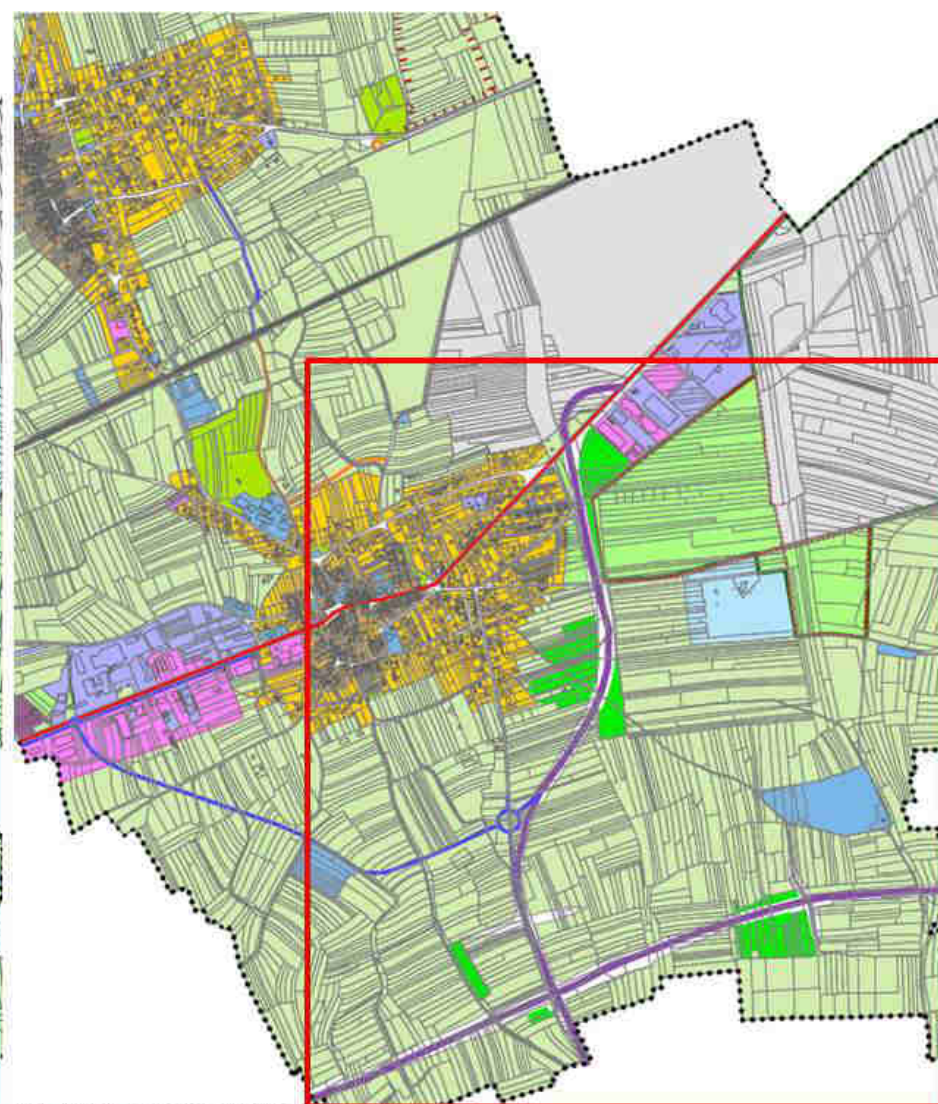
progetto (assi stradali come quello di progetto risultano di impossibile utilizzo per i mezzi agricoli), riversando il flusso dei mezzi agricoli sui sottopassi, distanti circa 2,2 km. Nel flusso est- ovest i passaggi previsti sono praticamente all'altezza di Campoformido e poco più a monte di Carpeneto. Infatti l'attuale importante collegamento (la pista militare) diventerebbe di fatto inservibile anche raccordandola, come è stato fatto, con una lunga strada rurale a fianco dell'opera.

MONITORAGGIO: Il monitoraggio in relazione a questa componente ambientale avrà le caratteristiche dell'azione C.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	molto significativo (positivo)



VARIANTE N. 72 AL P.R.C.C. VICENTE - PIANO STRUTTURA



AdIP - VARIANTE AL P.R.C.C. VICENTE - PIANO STRUTTURA

6.3.3 Azioni nel Comune di Lestizza

AZIONE 3.1: modifica agli obiettivi e alle strategie del P.S. e alle NdiA del P.O. finalizzata a disciplinare la realizzazione dell'opera.

Per quanto riguarda il livello strutturale del PRGC vigente, l'obiettivo consiste nel modificare il testo inerente gli obiettivi e strategie, in particolare introducendo negli obiettivi l'articolo "5 Viabilità di primo livello in previsione e opere di mitigazione connesse" che prevede il miglioramento del livello di servizio per collegamenti regionali e interregionali e, nell'ambito delle strategie un ulteriore articolo "5 Viabilità di primo livello in previsione e opere di mitigazione connesse", che enuclea il recepimento delle previsioni contenute nel PRITMML, la definizione dei livelli di cogenza riferiti alle modifiche che superano i limiti di cui all'art. 4, co. 1, lett. d), LR 21/15 e s.m.i. e l'introduzione del divieto di accessi diretti lungo il tracciato principale della tangenziale sud di Udine. Il testo inerente gli obiettivi e le strategie cambia denominazione, passando da "RELAZIONE DI PROGETTO (Allegato 2) - LIMITI DI FLESSIBILITÀ (Allegato 3)" a "RELAZIONE DI PROGETTO (Allegato 2)".

Per quanto attiene il livello operativo del PRGC vigente, l'obiettivo consiste nello stralciare l'articolato denominato "Viabilità di interesse locale" contenuto nell'art. 29 - "Viabilità" delle Norme di Attuazione e nel sostituirlo con un nuovo testo al fine di disciplinare la realizzazione dell'opera. In particolare, la norma precisa 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 da assoggettare ad esproprio. Per le fasce di rispetto stradale si fa riferimento all'art. 6 delle NdiA del PRITMML. Viene inoltre definito il divieto di accessi diretti lungo il tracciato principale della tangenziale sud di Udine. L'articolato infine descrive la natura e le funzioni delle aree di mitigazione e riqualificazione ambientale, così come contenute nel progetto preliminare approvato nel 2012.

COMPONENTI AMBIENTALI:

FATTORI CLIMATICI: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale. Infatti, l'azione non altera in alcun modo le caratteristiche fisiche del territorio, non produce variazioni delle condizioni climatiche, non influisce sul fenomeno denominato "effetto serra" né sull'evoluzione dei ghiacciai e sul ciclo idrologico.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

ARIA: l'azione prevista avrà effetti positivi indiretti su questa componente. Infatti, i potenziali impatti previsti su questa componente e descritti nel Capitolo del presente Rapporto Ambientale relativo allo stato dell'arte di quest'ultima confermano che i valori ottenuti per i microinquinanti Benzene, Cadmio, Nichel e Benzopirene nelle simulazioni post operam risultano nettamente inferiori agli standard di qualità dell'aria riportati nella normativa vigente. Per quanto riguarda le classi di valori degli inquinanti più significativi (PM10, PM2.5 e NOx), si evidenzia che l'ambito afferente la SS 13 avrà un beneficio generalizzato sulle concentrazioni attese di PM10, PM 2.5 e NOx, grazie al trasferimento del traffico di attraversamento sul nuovo tracciato viario in esame. Allo stesso tempo la qualità dell'aria nell'ambito circostante il tracciato della tangenziale subirà un lieve peggioramento, comunque contenuto entro i limiti di legge per le polveri. Peggioramenti più significativi sono previsti per gli ossidi di azoto, valori comunque all'interno dei limiti di legge e che interessano per larga parte aree non edificate. In questo caso, tuttavia, poiché il territorio attraversato è agricolo, gli effetti su questa componente possono essere considerati poco significativi o nulli, così come l'effetto acustico.

MONITORAGGIO: il monitoraggio dell'impatto dell'azione su questa componente ambientale sarà effettuato secondo le modalità che caratterizzano l'azione C, da coordinarsi anche con i contenuti del Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI, Paragrafo 6.1 – Atmosfera e Paragrafo 6.4 Rumore dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato Piano di Monitoraggio Ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

ACQUA: l'azione potrà produrre effetti indiretti su questa componente ambientale. Come illustrato nel Capitolo relativo allo stato dell'arte della presente componente ambientale, l'ambito interessato dall'azione è caratterizzato dalla presenza del Torrente Cormor e dal canale di scarico della fognatura di Udine come idrografia superficiale principale e da una rete di fossi di drenaggio delle aree agricole come idrografia superficiale minore. L'idrografia sotterranea è caratterizzata dalla presenza della falda acquifera. Per quanto riguarda quindi l'idrografia superficiale, la realizzazione dell'opera dovrà tener conto principalmente degli impatti da *runoff* 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. In questo caso, la previsione di utilizzare l'area di compensazione ambientale prevista nella zona industriale artigianale come area di laminazione delle acque di ruscellamento provenienti da nord al fine di salvaguardare ulteriormente l'abitato di Sclaunico in caso di eventi di pioggia eccezionali è considerata come effetto diretto positivo su questa componente.

Per quanto riguarda l'idrografia sotterranea, la realizzazione dell'opera dovrà tener conto dell'alto grado di vulnerabilità della falda.

In ogni caso, tutte le opere di compensazione già previste dal progetto sono sufficienti a diminuire il grado di significatività dell'effetto.

MONITORAGGIO: per le modalità di monitoraggio dell'azione sulla componente ambientale considerata vedasi il Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI, Paragrafo 6.2 – Acque superficiali e paragrafo 6.3 Acque sotterranee dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato Piano di Monitoraggio Ambientale.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di scala locale
Temporalità dell'effetto	di medio e lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (positiva)

SUOLO E SOTTOSUOLO: l'influenza dell'azione su questa componente ambientale dipende dal dimensionamento geometrico della fascia e dalla conseguente occupazione di suolo. In ogni caso, tutte le trasformazioni previste dall'azione vengono attuate in un territorio urbanizzato ed edificato.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale se non inerenti la progettazione e la realizzazione degli interventi previsti.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	reversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

FLORA, FAUNA E BIODIVERSITÀ: l'azione ha effetti positivi, in quanto garanzia della presenza di aree verdi. Il grado di positività dipende dalla capacità di ricostruire porzioni di corridoi ecologici per specie ed habitat presenti nella zona.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale, poiché produce solo effetti positivi.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità dell'impatto	significativa (positiva)

PAESAGGIO: l'azione prevista potrà comportare effetti indiretti su questa componente, in quanto i risultati del monitoraggio andranno a condizionare l'assetto futuro della rete stradale interessata. Da una parte ci si attende infatti che in base al decremento dei volumi di traffico possano essere avviati processi di riqualificazione che riguardano gli ambiti urbani afferenti i principali assi della rete, con il recupero dello spazio urbano esistente, ad oggi sottoutilizzato e, in alcuni casi, in fase di progressivo degrado. Dall'altro, potranno essere previsti degli interventi infrastrutturali atti a migliorare l'assetto del traffico sulla rete, che in ogni caso andranno ad inserirsi in un territorio già urbanizzato, dunque già modificato dall'uomo.

MONITORAGGIO: poiché l'azione si configura già come un monitoraggio, in relazione a questa componente ambientale sarà necessario verificare l'effettiva messa in atto dei programmi previsti, secondo i contenuti progettuali proposti, nell'ottica di miglioramento e valorizzazione del paesaggio.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	reversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità dell'impatto	poco significativa (negativa)

COMPONENTI SOCIO – ECONOMICHE:

URBANISTICA: l'effetto si configura come conferma dei contenuti dello strumento urbanistico vigente.

MONITORAGGIO: non è previsto alcun tipo di monitoraggio, se non la verifica della conclusione del procedimento amministrativo relativo all'AdP per l'ottenimento della conformità urbanistica del progetto attraverso la ratifica dell'AdP.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità dell'impatto	significativa (positiva)

VIABILITA' E MOBILITA': l'azione non ha alcuna influenza su questa componente ambientale.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	poco significativa o nulla

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA: l'azione non ha alcuna influenza su questa componente ambientale, poiché interessa una porzione molto marginale del territorio comunale di Lestizza, posto al limite del confine settentrionale.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	poco significativa o nulla

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA PROVINCIA DI UDINE COMUNE DI LESTIZZA PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE NORME TECNICHE TESTO VIGENTE	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA PROVINCIA DI UDINE COMUNE DI LESTIZZA PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE NORME TECNICHE VARIANTE
..... OMISSIS CAPO V ZONE DI INTERESSE COLLETTIVO <u>Art 29 - Viabilità</u> L'indicazione grafica riportata nelle tavole di zonizzazione del PRGC riguardante la viabilità si distingue in due categorie: 1) asse del segmento stradale soggetto a vincolo preordinato all'esproprio secondo la categoria del piano strutturale riportata nelle tavole di zonizzazione; 2) asse di un futuro segmento stradale da cui si devono osservare le distanze in rapporto alla categoria del piano strutturale riportata nelle tavole di zonizzazione ma che non costituisce vincolo preordinato all'esproprio. Le indicazioni grafiche riportate nel piano strutturale (Tavola: Struttura urbana) e non nelle tavole di zonizzazione hanno carattere prescrittivo per quanto riguarda la categoria da assegnare alla viabilità esistente e per stabilire le distanze da osservare per l'edificazione; "hanno carattere indicativo" per ordinare le previsioni contenute nei piani attuativi, nelle zone B3 o nelle varianti in regime di flessibilità. Viabilità extraurbana <u>Viabilità di grande comunicazione</u> a) in previsione <u>Viabilità di interesse regionale:</u> a) in previsione (collegamento della SP95 alla tangenziale) b) esistente; c) da ristrutturare (SP95). <u>Viabilità di interesse locale</u> <u>Viabilità di grande comunicazione - in previsione</u> Si tratta della prevista tangenziale sud di Udine (tratto tra la SS 13 e la A23 Alpe Adria). Sulla cartografia di PRGC è riportata nella posizione definita dal progetto definitivo fornito al Comune per gli adempimenti dovuti. Interessa il territorio comunale attraversandolo per brevi tratti ma soprattutto per il collegamento con le strade provinciali SP10 e SP95, che comporta la	 OMISSIS CAPO V ZONE DI INTERESSE COLLETTIVO <u>Art 29 - Viabilità</u> L'indicazione grafica riportata nelle tavole di zonizzazione del PRGC riguardante la viabilità si distingue in due categorie: 1) asse del segmento stradale soggetto a vincolo preordinato all'esproprio secondo la categoria del piano strutturale riportata nelle tavole di zonizzazione; 2) asse di un futuro segmento stradale da cui si devono osservare le distanze in rapporto alla categoria del piano strutturale riportata nelle tavole di zonizzazione ma che non costituisce vincolo preordinato all'esproprio. Le indicazioni grafiche riportate nel piano strutturale (Tavola: Struttura urbana) e non nelle tavole di zonizzazione hanno carattere prescrittivo per quanto riguarda la categoria da assegnare alla viabilità esistente e per stabilire le distanze da osservare per l'edificazione; "hanno carattere indicativo" per ordinare le previsioni contenute nei piani attuativi, nelle zone B3 o nelle varianti in regime di flessibilità. Viabilità extraurbana <u>Viabilità di grande comunicazione</u> a) in previsione <u>Viabilità di interesse regionale:</u> d) in previsione (collegamento della SP95 alla tangenziale) e) esistente; f) da ristrutturare (SP95). <u>Viabilità di interesse locale</u> <u>Viabilità di grande comunicazione - in previsione</u> Si tratta della prevista tangenziale sud di Udine (tratto tra la SS 13 e la A23 Alpe Adria). Sulla cartografia di PRGC è riportata nella posizione definita dal progetto definitivo fornito al Comune per gli adempimenti dovuti. Interessa il territorio comunale attraversandolo per brevi tratti ma soprattutto per il collegamento con le strade provinciali SP10 e SP95, che comporta la

previsione di occupare nuove aree per la viabilità e di rettificare viabilità esistente.	previsione di occupare nuove aree per la viabilità e di rettificare viabilità esistente. La Tangenziale sud di Udine, appartenente alla viabilità extraurbana regionale di primo livello, è rappresentata nelle planimetrie della zonizzazione mediante le aree di acquisizione, così come definite dal piano particellare d'esproprio del Progetto preliminare. Tali aree comprendono altresì gli adeguamenti della viabilità esistente in corrispondenza delle interconnessioni con il tracciato principale e, con apposita simbologia, le aree di mitigazione e riqualificazione ambientale, così come definite dal Progetto preliminare. Le aree di acquisizione valgono come indicazioni di massima e potranno essere variate per esigenze tecnico-funzionali, entro le fasce di rispetto stradale, qualora non si prevedano ulteriori aree da assoggettare ad esproprio. Le fasce di rispetto stradale sono quelle definite dall'art. 6 delle Norme di attuazione del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica. Sono vietati gli accessi diretti lungo il tracciato principale della Tangenziale sud di Udine. Con apposita simbologia sono altresì indicate le aree di mitigazione e riqualificazione ambientale connesse al progetto della Tangenziale sud di Udine, comprendenti: – aree a verde per formazione di prato di nuova semina, fascia arbustiva, fascia boscata, ecc., con funzioni di inserimento ambientale e connessione ecologica, e interventi di miglioramento della vegetazione esistente; – aree a verde alberato con funzioni di bacini di dispersione delle acque di ruscellamento superficiale e di piattaforma stradale post depurazione; – aree agricole destinate ad ospitare il trapianto di zolle di prato stabile esistenti nel sedime interessato dal tracciato, nel rispetto delle disposizioni vigenti in materia; – aree a prato stabile di buone/ottime condizioni ecologiche da acquisire e avviare a gestione conservativa a favore di Enti competenti secondo le procedure previste dalla LR 9/2005;
<u>Viabilità di interesse regionale - da ristrutturare</u> Interessa un segmento della SP10 (connessione tra la precedente tangenziale e la SP95). La ristrutturazione comporta l'abbattimento della prima parte del terrapieno della SP95. La tipologia prevista dal PRGC per gli incroci a raso a quattro braccia con strade comunali è con svincolo a rotonda. L'intersezione a raso con la strada di penetrazione della zona produttiva della Ferrata, per ammettere la svolta a sinistra, deve essere canalizzata. Non sono consentiti nuovi accessi. Sui due lati del terrapieno e delle banchine laterali (da inerbiere) si devono prevedere filari di alberi che permettano la visibilità del territorio; sono escluse le siepi fitte. <u>Viabilità di interesse locale: strade provinciali e comunali</u> Il PRGC identifica le strade di collegamento tra le frazioni del Comune e con le località limitrofe e con la rete stradale territoriale precedente. Sui due lati si possono prevedere filari di alberi che non escludano la visibilità del territorio; sono escluse le siepi fitte. Viabilità urbana Della viabilità urbana viene riportato, con particolare grafia, il reticolo strutturale distinguendo la funzione dei vari segmenti per categorie e lo standard esecutivo minimo conseguente. 1) <u>Viabilità di attraversamento</u> (segmenti della viabilità di collegamento che attraversano gli insediamenti); 2) <u>Viabilità di penetrazione</u> (segmenti della viabilità che strutturano gli ambiti dell'insediamento); 3) <u>Viabilità di completamento A con due corsie</u> (segmenti che diramano e completano la viabilità di quartiere senza appartenere ad archi stradali che possiedono origine e destinazione sulla viabilità extraurbana o di penetrazione); 4) <u>Viabilità di completamento B ad una corsia</u> (segmenti che diramano e completano la viabilità di quartiere in situazioni esistenti compromesse dall'edificazione o con intensità di traffico irrilevante, rapportabile ad una corte chiusa); 5) <u>Viabilità pedonale e ciclabile.</u>	– aree di riqualificazione ambientale tra le SP 95 e 10 a nord di Sclaunico in Comune di Lestizza. <u>Viabilità di interesse regionale - da ristrutturare</u> Interessa un segmento della SP10 (connessione tra la precedente tangenziale e la SP95). La ristrutturazione comporta l'abbattimento della prima parte del terrapieno della SP95. La tipologia prevista dal PRGC per gli incroci a raso a quattro braccia con strade comunali è con svincolo a rotonda. L'intersezione a raso con la strada di penetrazione della zona produttiva della Ferrata, per ammettere la svolta a sinistra, deve essere canalizzata. Non sono consentiti nuovi accessi. Sui due lati del terrapieno e delle banchine laterali (da inerbiere) si devono prevedere filari di alberi che permettano la visibilità del territorio; sono escluse le siepi fitte. <u>Viabilità di interesse locale: strade provinciali e comunali</u> Il PRGC identifica le strade di collegamento tra le frazioni del Comune e con le località limitrofe e con la rete stradale territoriale precedente. Sui due lati si possono prevedere filari di alberi che non escludano la visibilità del territorio; sono escluse le siepi fitte. Viabilità urbana Della viabilità urbana viene riportato, con particolare grafia, il reticolo strutturale distinguendo la funzione dei vari segmenti per categorie e lo standard esecutivo minimo conseguente. 3) <u>Viabilità di attraversamento</u> (segmenti della viabilità di collegamento che attraversano gli insediamenti); 4) <u>Viabilità di penetrazione</u> (segmenti della viabilità che strutturano gli ambiti dell'insediamento); 3) <u>Viabilità di completamento A con due corsie</u> (segmenti che diramano e completano la viabilità di quartiere senza appartenere ad archi stradali che possiedono origine e destinazione sulla viabilità extraurbana o di penetrazione); 4) <u>Viabilità di completamento B ad una corsia</u> (segmenti che diramano e completano la viabilità di quartiere in situazioni esistenti compromesse dall'edificazione o con intensità di traffico irrilevante, rapportabile ad una corte chiusa); 5) <u>Viabilità pedonale e ciclabile.</u>

Tipo di strada	Carreggiata	Fascia Prima	Marciapiede Seconda	Fascia alberata, Prima	Fosso o banchina Seconda
1 Attraversamento	7,00	1,50	1,50		
2 Penetrazione	6,00	1,50	1,50		
3 Completamento A	5,50	1,50		1,00	
4 Completamento B	4,50	1,25		1,25	
5 Ciclo-pedonale	2,00			1,00	

Sono ammesse deroghe per corrispondere a situazioni compromesse dall'edificazione esistente e per esigenze storico-ambientali nel centro storico o per casi particolari che, come tali, non pregiudicano le strategie di piano.

Nella zona B3 n. 2 di Villacaccia è ammessa una larghezza della sede stradale di m 7 con la prescrizione che deve essere garantita una conveniente possibilità di inversione di marcia.

6) Parcheggi di relazione (DPGR 126/95)

L'area dei parcheggi previsti nelle aree dei centri storici ha carattere indicativo e, fermo restando il minimo della superficie, la sua attuazione deve dipendere da un progetto che la renda coerente con il valore dell'ambiente circostante.

Fatta eccezione dei parcheggi negli ambiti di centro storico, definiti da apposito progetto, in generale i parcheggi si devono ombreggiare con alberi.

Si possono ricavare interrompendo le fasce verdi previste nelle strade di completamento A. L'area dei parcheggi pubblici consente gli accessi per accedere alle proprietà private.

Viabilità rurale

Il Piano identifica la struttura della viabilità rurale nelle categorie A e B in rapporto alla strategia di piano (come tabella seguente) e distinguendo:

a) tracciati confermati;

b) tracciati indicativi per i quali sono prescritte origine e destinazione. Questi tracciati sono quelli che non corrispondono a strade esistenti e saranno definiti con Deliberazione del Consiglio Comunale.

Le dimensioni minime delle sezioni stradali sono le seguenti:

Tipo di strada	Carreggiata	Fascia	fosso o banchina
1 Rurale A	6,00	2,00	2,00
2 Rurale B	4,00	Esistente o ripristino	

Sono ammesse deroghe per corrispondere con esigenze di conservazione ambientale in relazione alle caratteristiche del paesaggio agrario o per esigenze funzionali legate allo stato esistente delle zone residenziali attraversate.

REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
PROVINCIA DI UDINE
COMUNE DI LESTIZZA

PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE

VARIANTE N. 9

RELAZIONE DI PROGETTO (Allegato 2)

LIMITI DI FLESSIBILITÀ (Allegato 3)

TESTO VIGENTE

..... OMISSIS

RELAZIONE DI PIANO - OBIETTIVI E STRATEGIE

OBIETTIVI DEL PIANO

..... OMISSIS

REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
PROVINCIA DI UDINE
COMUNE DI LESTIZZA

PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE

VARIANTE N. 9

RELAZIONE DI PROGETTO (Allegato 2)

VARIANTE

..... OMISSIS

RELAZIONE DI PIANO - OBIETTIVI E STRATEGIE

OBIETTIVI DEL PIANO

..... OMISSIS

OBIETTIVI DEL PIANO Nella relazione di analisi sono stati richiamati in forma sintetica gli obiettivi cui fa riferimento il PRGC vigente. Per la redazione del piano strutturale e la conseguente revisione del piano operativo, essi vengono formulati tenuto conto degli obiettivi del PRGC vigente, sulla base delle risultanze analitiche e delle direttive impartite dal Consiglio Comunale come segue: La struttura del Piano è identificata da cinque categorie fondamentali: 1. il patrimonio da tutelare per tramandarlo; 2. le reti infrastrutturali che connettono il territorio comunale all'area vasta. 3. le aree agrarie da preservare come risorsa economica e valore ambientale; 4. le aree insediate da completare ovvero da trasformare; 5. le aree strategiche per governare lo sviluppo dell'insediamento residenziale e produttivo. Queste cinque categorie vengono rappresentate nei 4 titoli seguenti: 1. Ambiente e paesaggio 2. Ambiti destinati alla residenza 3. Ambiti destinati alle attività produttive 4. Attrezzature pubbliche 1. Ambiente e paesaggio - Improntare il piano alla conservazione degli elementi naturali e storico culturali del territorio in rapporto con le esigenze della residenza e delle attività produttive e favorire le forme di sfruttamento che limitano il consumo di energia e di risorse naturali e migliorano le condizioni per aumentare la biodiversità; - riconoscere il valore del paesaggio agrario per i suoi significati di identità locale e di risorsa economica disponibile per economie alternative legate al turismo; - conservare le morfologie naturali evitando spianamenti quando non indispensabili a consentire l'irrigazione a scorrimento; - realizzare e conservare le strutture idrauliche finalizzate alla sicurezza degli insediamenti; - conservare argini e canali destinati al controllo e smaltimento delle acque meteoriche in eccesso favorendo condizioni per accrescere il rispettivo valore paesistico; - riconoscere e classificare il sistema che identifica la struttura delle strade rurali con finalità agrarie, ecologiche e paesistiche; - riconoscere la presenza dei canali per il loro valore di arricchimento paesistico e biologico, disponendo condizioni per favorirne la conservazione e la valorizzazione e anche la convivenza con gli insediamenti attraversati, tenendo conto delle esigenze insediative ed agrarie; - definire una struttura del verde rurale tale da costituire potenziale sistema di corridoi ecologici ed incremento della biodiversità, senza limitare la razionalizzazione dei fondi ovvero la possibilità di accorpamento fondiario;	OBIETTIVI DEL PIANO Nella relazione di analisi sono stati richiamati in forma sintetica gli obiettivi cui fa riferimento il PRGC vigente. Per la redazione del piano strutturale e la conseguente revisione del piano operativo, essi vengono formulati tenuto conto degli obiettivi del PRGC vigente, sulla base delle risultanze analitiche e delle direttive impartite dal Consiglio Comunale come segue: La struttura del Piano è identificata da cinque categorie fondamentali: 1. il patrimonio da tutelare per tramandarlo; 2. le reti infrastrutturali che connettono il territorio comunale all'area vasta. 3. le aree agrarie da preservare come risorsa economica e valore ambientale; 4. le aree insediate da completare ovvero da trasformare; 5. le aree strategiche per governare lo sviluppo dell'insediamento residenziale e produttivo. Queste cinque categorie vengono rappresentate nei 4 titoli seguenti: 1. Ambiente e paesaggio 2. Ambiti destinati alla residenza 3. Ambiti destinati alle attività produttive 4. Attrezzature pubbliche 1. Ambiente e paesaggio - Improntare il piano alla conservazione degli elementi naturali e storico culturali del territorio in rapporto con le esigenze della residenza e delle attività produttive e favorire le forme di sfruttamento che limitano il consumo di energia e di risorse naturali e migliorano le condizioni per aumentare la biodiversità; - riconoscere il valore del paesaggio agrario per i suoi significati di identità locale e di risorsa economica disponibile per economie alternative legate al turismo; - conservare le morfologie naturali evitando spianamenti quando non indispensabili a consentire l'irrigazione a scorrimento; - realizzare e conservare le strutture idrauliche finalizzate alla sicurezza degli insediamenti; - conservare argini e canali destinati al controllo e smaltimento delle acque meteoriche in eccesso favorendo condizioni per accrescere il rispettivo valore paesistico; - riconoscere e classificare il sistema che identifica la struttura delle strade rurali con finalità agrarie, ecologiche e paesistiche; - riconoscere la presenza dei canali per il loro valore di arricchimento paesistico e biologico, disponendo condizioni per favorirne la conservazione e la valorizzazione e anche la convivenza con gli insediamenti attraversati, tenendo conto delle esigenze insediative ed agrarie; - definire una struttura del verde rurale tale da costituire potenziale sistema di corridoi ecologici ed incremento della biodiversità, senza limitare la razionalizzazione dei fondi ovvero la possibilità di accorpamento fondiario;
- conservare la capacità della rete dei fossi finalizzata alla raccolta e smaltimento delle acque meteoriche e per il rispettivo valore ecologico e di tutela della biodiversità; - integrare l'area del Castelliere di Galleriano e il reticolo strutturale della viabilità rurale e del paesaggio agrario circostante, per tutelare e contemporaneamente sfruttare la risorsa culturale e ricreativa rappresentata dal Castelliere stesso; - integrare l'area della ex Scuola Centrale nel paesaggio agrario circostante, riconoscendo il suo valore di memoria storica (ex scuola e parco della rimembranza), per finalità di fruizione culturale e ricreativa, riferita alla viabilità rurale che collega Galleriano a Santa Maria; - tutelare l'area della braidia Fabris riconoscendo il valore dell'impianto agrario e di area scoperta integrata con l'insediamento del nucleo originario ed in particolare con la visuale che consente verso l'insediamento storico. 2. Ambiti destinati alla residenza a) Insediamento storico - Tutelare e valorizzare l'insediamento dei nuclei storici per conservare il valore dell'identità che esso rappresenta, in rapporto con le esigenze del vivere contemporaneo; - riconoscere la struttura storica dei cortili e degli spazi pubblici che insieme alla tipologia tradizionale costituiscono gli elementi fondamentali dell'identità dell'insediamento storico; - riconoscere e tutelare gli edifici e gli ambiti di maggior pregio storico e culturale, pubblici e privati, quali fattori portanti dell'identità culturale; - condizionare i tipi d'intervento al valore d'insieme e singolarmente intrinseco degli edifici e delle aree scoperte; - rivedere la destinazione degli spazi pubblici centrali degli insediamenti storici per limitare l'occupazione delle aree con la viabilità di attraversamento e restituire gli spazi stessi all'uso della popolazione residente, facendo convivere anche esigenze diverse, come aree monumentali, funzioni pedonali e parcheggio auto, nel rispetto dei caratteri dell'insediamento; - favorire l'integrazione tra l'insediamento storico e l'espansione insediativa; - promuovere le iniziative economiche che possono concorrere alla conservazione, valorizzazione e vitalità dell'insediamento. b) Espansione residenziale oltre l'insediamento storico - Promuovere il completamento dell'articolazione insediativa in rapporto al nucleo storico ed alle attrezzature pubbliche, evitando l'occupazione di aree non compromesse; - seguire uno schema strategico, che riconosca le vocazioni storiche allo sviluppo rivelate da ogni insediamento; - riconoscere densità e tipologia delle aree di transizione quali elementi urbani di transizione tra passato e presente, che legano il nucleo storico con l'espansione spontanea più recente; - riconoscere e confermare l'articolazione rada e con tipologia orientata verso la casa singola dell'espansione spontanea più recente;	- conservare la capacità della rete dei fossi finalizzata alla raccolta e smaltimento delle acque meteoriche e per il rispettivo valore ecologico e di tutela della biodiversità; - integrare l'area del Castelliere di Galleriano e il reticolo strutturale della viabilità rurale e del paesaggio agrario circostante, per tutelare e contemporaneamente sfruttare la risorsa culturale e ricreativa rappresentata dal Castelliere stesso; - integrare l'area della ex Scuola Centrale nel paesaggio agrario circostante, riconoscendo il suo valore di memoria storica (ex scuola e parco della rimembranza), per finalità di fruizione culturale e ricreativa, riferita alla viabilità rurale che collega Galleriano a Santa Maria; - tutelare l'area della braidia Fabris riconoscendo il valore dell'impianto agrario e di area scoperta integrata con l'insediamento del nucleo originario ed in particolare con la visuale che consente verso l'insediamento storico. 2. Ambiti destinati alla residenza a) Insediamento storico - Tutelare e valorizzare l'insediamento dei nuclei storici per conservare il valore dell'identità che esso rappresenta, in rapporto con le esigenze del vivere contemporaneo; - riconoscere la struttura storica dei cortili e degli spazi pubblici che insieme alla tipologia tradizionale costituiscono gli elementi fondamentali dell'identità dell'insediamento storico; - riconoscere e tutelare gli edifici e gli ambiti di maggior pregio storico e culturale, pubblici e privati, quali fattori portanti dell'identità culturale; - condizionare i tipi d'intervento al valore d'insieme e singolarmente intrinseco degli edifici e delle aree scoperte; - rivedere la destinazione degli spazi pubblici centrali degli insediamenti storici per limitare l'occupazione delle aree con la viabilità di attraversamento e restituire gli spazi stessi all'uso della popolazione residente, facendo convivere anche esigenze diverse, come aree monumentali, funzioni pedonali e parcheggio auto, nel rispetto dei caratteri dell'insediamento; - favorire l'integrazione tra l'insediamento storico e l'espansione insediativa; - promuovere le iniziative economiche che possono concorrere alla conservazione, valorizzazione e vitalità dell'insediamento. b) Espansione residenziale oltre l'insediamento storico - Promuovere il completamento dell'articolazione insediativa in rapporto al nucleo storico ed alle attrezzature pubbliche, evitando l'occupazione di aree non compromesse; - seguire uno schema strategico, che riconosca le vocazioni storiche allo sviluppo rivelate da ogni insediamento; - riconoscere densità e tipologia delle aree di transizione quali elementi urbani di transizione tra passato e presente, che legano il nucleo storico con l'espansione spontanea più recente; - riconoscere e confermare l'articolazione rada e con tipologia orientata verso la casa singola dell'espansione spontanea più recente;

- classificare la gerarchia delle strade che articolano l'insediamento e il territorio in rapporto alla funzione che svolgono nell'insediamento; - in particolare definire la struttura gerarchica della viabilità urbana seguendo principi di completamento in rapporto all'effettiva esigenza di mobilità ed al contenuto tipologico degli ambiti previsti; - riconoscere o introdurre nuove aree residenziali quando la viabilità prevista concorre a completare la struttura viabile dell'insediamento; - individuare le nuove aree strategiche residenziali in ambiti territorialmente compromessi evitando di interferire con aree agricole integre; - limitare ovvero escludere che si formino aggregazioni dense di alloggi in contesti impropri, in particolare caratterizzati dalla prevalenza di tipologie uni o bifamiliari a bassa densità; - consentire lo spostamento di capacità edificatoria tra le frazioni in rapporto a motivate esigenze ed entro gli ambiti previsti e che comunque rispettino gli obiettivi generali. 3. Ambiti destinati alle attività produttive a) Attività industriali ed artigianali - Confermare gli obiettivi già assunti e le localizzazioni strategiche delle zone produttive di Nespolo e della Ferrara, evidenziando le possibili direttrici di sviluppo, tali che queste non contrastino con l'ambiente urbano e traggano vantaggio dalle infrastrutture presenti e previste; - favorire l'introduzione e la convivenza di attività rivolte ai servizi, alla ricerca ed al commercio, in subordine alla destinazione primaria industriale e artigianale; - favorire quindi l'integrazione delle aree industriali e artigianali con le aree contigue commerciali, nel rispetto della destinazione principale; - riconoscere la possibilità di esercitare attività artigianale compatibile con la residenza entro l'ambito urbano, occupando edifici esistenti e a ciò destinabili, entro consistenze edilizie che non contrastino con la scala degli edifici urbani; - riconoscere la possibilità di recuperare immobili di origine rurale dismessi per svolgere attività artigianali, qualora sussistano le essenziali opere di urbanizzazione primaria e compatibilmente con le esigenze e la tutela degli ambiti urbani ovvero agrari circostanti. b) attività commerciali - confermare gli obiettivi già assunti e le localizzazioni strategiche della zona commerciale di Sclauinico; - riconoscere la possibilità di incrementare il commercio al dettaglio nei limiti che esso non sfavorisca il piccolo dettaglio che può qualificare e rivitalizzare gli insediamenti; - favorire l'integrazione dell'area commerciale con l'area contigua industriale e artigianale, nel rispetto delle destinazioni principali. c) attività agricole - Tutelare la struttura storica e la composizione diversificata del territorio agrario compatibilmente con le esigenze dell'agricoltura contemporanea ed in accordo con gli indirizzi che prevengono dall'Unione Europea,	- classificare la gerarchia delle strade che articolano l'insediamento e il territorio in rapporto alla funzione che svolgono nell'insediamento; - in particolare definire la struttura gerarchica della viabilità urbana seguendo principi di completamento in rapporto all'effettiva esigenza di mobilità ed al contenuto tipologico degli ambiti previsti; - riconoscere o introdurre nuove aree residenziali quando la viabilità prevista concorre a completare la struttura viabile dell'insediamento; - individuare le nuove aree strategiche residenziali in ambiti territorialmente compromessi evitando di interferire con aree agricole integre; - limitare ovvero escludere che si formino aggregazioni dense di alloggi in contesti impropri, in particolare caratterizzati dalla prevalenza di tipologie uni o bifamiliari a bassa densità; - consentire lo spostamento di capacità edificatoria tra le frazioni in rapporto a motivate esigenze ed entro gli ambiti previsti e che comunque rispettino gli obiettivi generali. 3. Ambiti destinati alle attività produttive a) Attività industriali ed artigianali - Confermare gli obiettivi già assunti e le localizzazioni strategiche delle zone produttive di Nespolo e della Ferrara, evidenziando le possibili direttrici di sviluppo, tali che queste non contrastino con l'ambiente urbano e traggano vantaggio dalle infrastrutture presenti e previste; - favorire l'introduzione e la convivenza di attività rivolte ai servizi, alla ricerca ed al commercio, in subordine alla destinazione primaria industriale e artigianale; - favorire quindi l'integrazione delle aree industriali e artigianali con le aree contigue commerciali, nel rispetto della destinazione principale; - riconoscere la possibilità di esercitare attività artigianale compatibile con la residenza entro l'ambito urbano, occupando edifici esistenti e a ciò destinabili, entro consistenze edilizie che non contrastino con la scala degli edifici urbani; - riconoscere la possibilità di recuperare immobili di origine rurale dismessi per svolgere attività artigianali, qualora sussistano le essenziali opere di urbanizzazione primaria e compatibilmente con le esigenze e la tutela degli ambiti urbani ovvero agrari circostanti. b) attività commerciali - confermare gli obiettivi già assunti e le localizzazioni strategiche della zona commerciale di Sclauinico; - riconoscere la possibilità di incrementare il commercio al dettaglio nei limiti che esso non sfavorisca il piccolo dettaglio che può qualificare e rivitalizzare gli insediamenti; - favorire l'integrazione dell'area commerciale con l'area contigua industriale e artigianale, nel rispetto delle destinazioni principali. c) attività agricole - Tutelare la struttura storica e la composizione diversificata del territorio agrario compatibilmente con le esigenze dell'agricoltura contemporanea ed in accordo con gli indirizzi che prevengono dall'Unione Europea,
- favorire le infrastrutture agrarie che limitano il consumo d'energia e di risorse naturali; - nuovi centri aziendali e manufatti in area agricola si devono realizzare in rapporto con la qualità delle infrastrutture, l'ambiente e il paesaggio, curando che sussistano o vengano previsti in forma non precaria le reti tecnologiche adeguate alla consistenza produttiva e che l'impatto verso la viabilità pubblica non costituisca fattore di degrado ambientale; - escludere, limitare ovvero sottoporre a valutazione rigorosa la possibilità di costituire nuovi centri aziendali o manufatti di rilevante consistenza in ambiti agrari che storicamente ne sono stati preservati; - i manufatti con destinazione agricola si devono rapportare alle effettive esigenze della coltivazione. 4. Attrezzature pubbliche - Nel rispetto degli standard fissati dalla norma regionale, adeguare la dotazione dei servizi pubblici all'effettiva necessità ed alla capacità economica di gestirli da parte della comunità, confermando il modello del decentramento già impostato per le scuole elementari e medie; - aggiornare le destinazioni delle ex scuole elementari e materna dismesse, prevedendo un uso compreso nella categoria "attrezzature per il culto, la vita associativa e la cultura"; - riconoscere il valore di polo comunale all'area delle scuole del Capoluogo, assegnandole valore strategico nella composizione della struttura insediativa locale e comunale; - orientare le previsioni di viabilità e parcheggi in sede operativa secondo le possibilità di attuazione entro l'arco di validità del piano; - localizzare i parcheggi di relazione in ambiti possibilmente pubblici, funzionali e comunque facilmente attuabili e fruibili in rapporto alla rete viabile; - soddisfare la domanda di parcheggio di relazione in rapporto alla distribuzione e densità degli insediamenti.	- favorire le infrastrutture agrarie che limitano il consumo d'energia e di risorse naturali; - nuovi centri aziendali e manufatti in area agricola si devono realizzare in rapporto con la qualità delle infrastrutture, l'ambiente e il paesaggio, curando che sussistano o vengano previsti in forma non precaria le reti tecnologiche adeguate alla consistenza produttiva e che l'impatto verso la viabilità pubblica non costituisca fattore di degrado ambientale; - escludere, limitare ovvero sottoporre a valutazione rigorosa la possibilità di costituire nuovi centri aziendali o manufatti di rilevante consistenza in ambiti agrari che storicamente ne sono stati preservati; - i manufatti con destinazione agricola si devono rapportare alle effettive esigenze della coltivazione. 4. Attrezzature pubbliche - Nel rispetto degli standard fissati dalla norma regionale, adeguare la dotazione dei servizi pubblici all'effettiva necessità ed alla capacità economica di gestirli da parte della comunità, confermando il modello del decentramento già impostato per le scuole elementari e medie; - aggiornare le destinazioni delle ex scuole elementari e materna dismesse, prevedendo un uso compreso nella categoria "attrezzature per il culto, la vita associativa e la cultura"; - riconoscere il valore di polo comunale all'area delle scuole del Capoluogo, assegnandole valore strategico nella composizione della struttura insediativa locale e comunale; - orientare le previsioni di viabilità e parcheggi in sede operativa secondo le possibilità di attuazione entro l'arco di validità del piano; - localizzare i parcheggi di relazione in ambiti possibilmente pubblici, funzionali e comunque facilmente attuabili e fruibili in rapporto alla rete viabile; - soddisfare la domanda di parcheggio di relazione in rapporto alla distribuzione e densità degli insediamenti. 5. Viabilità di primo livello in previsione e opere di mitigazione connesse - miglioramento di livello di servizio per collegamenti regionali e interregionali.

STRATEGIE DI ATTUAZIONE DEL PIANO Per ottenere gli obiettivi enunciati vengono previsti due livelli strategici: strutturale ed operativo interagenti in regime normale o semplificato in rapporto alla relazione sulla flessibilità. Del livello strutturale viene posta in evidenza la matrice invariante, gli elementi o modelli, cioè, che teoricamente non ammettono flessibilità e che costituiscono la base fissa sulla quale si articolano le possibili opzioni del piano operativo. Alcune caratteristiche territoriali, ambientali ed insediative, nonché le ipotesi d'estensione contenute nel Piano strutturale o di nuove infrastrutture non comprese nella zonizzazione operativa, vengono tutelate con l'individuazione di ambiti o con l'applicazione di limiti di rispetto. In particolare si introduce un limite di rispetto degli abitati che si riflette sull'uso delle zone agricole. Di pari passo si individuano delle zone agricole condizionate, per corrispondere con la previsioni strategica di un possibile sviluppo contenuta nel Piano strutturale. Le strategie adottate fanno genericamente riferimento: - alla tutela di caratteristiche ambientali e paesistiche; - alla scelta degli ambiti insediativi da conservare ovvero da integrare e riorganizzare; - all'individuazione dei modelli insediativi; - alla localizzazione delle destinazioni d'uso ovvero alla ripartizione delle zone omogenee; - al dimensionamento del fabbisogno ed alla quantificazione delle consistenze ammesse; - agli strumenti attuativi. Questi strumenti si propongono con la forma indiretta quando lo schema strutturale non è sufficiente ad identificarne la composizione con la sola progettazione edilizia o quando la particolare localizzazione strategica dell'area richiede di valutare più opzioni in dettaglio. La forma indiretta viene assunta anche per gli ambiti residenziali di valore storico che richiedono un approfondimento per assegnare la classificazione degli interventi ammessi. Fabbisogno residenziale Il fabbisogno identificato viene considerato strategico e viene commisurata ad un'ipotesi di crescita collegata con soglie di convenienza di servizi ed infrastrutture ed in rapporto alla qualità da ottenere completando la struttura insediativa esistente. Di pari passo la strategia d'attuazione di queste previsioni, inevitabilmente incerte, vengono dosate in rapporto all'effettiva domanda, con meccanismi diretti e indiretti. Schemi strategici degli insediamenti e capacità insediativa teorica Riferiti alla struttura territoriale e ad ogni singolo insediamento, vengono identificati gli schemi strategici degli elementi invariati assunti dal piano, sulla base dei quali si identificano i campi di flessibilità consentiti al piano operativo o la direzione delle loro applicazione. In forma organica con gli obiettivi, si riporta il quadro delle strategie adottate, ponendo in evidenza le invarianti strutturali.	STRATEGIE DI ATTUAZIONE DEL PIANO Per ottenere gli obiettivi enunciati vengono previsti due livelli strategici: strutturale ed operativo interagenti in regime normale o semplificato in rapporto alla relazione sulla flessibilità. Del livello strutturale viene posta in evidenza la matrice invariante, gli elementi o modelli, cioè, che teoricamente non ammettono flessibilità e che costituiscono la base fissa sulla quale si articolano le possibili opzioni del piano operativo. Alcune caratteristiche territoriali, ambientali ed insediative, nonché le ipotesi d'estensione contenute nel Piano strutturale o di nuove infrastrutture non comprese nella zonizzazione operativa, vengono tutelate con l'individuazione di ambiti o con l'applicazione di limiti di rispetto. In particolare si introduce un limite di rispetto degli abitati che si riflette sull'uso delle zone agricole. Di pari passo si individuano delle zone agricole condizionate, per corrispondere con la previsioni strategica di un possibile sviluppo contenuta nel Piano strutturale. Le strategie adottate fanno genericamente riferimento: - alla tutela di caratteristiche ambientali e paesistiche; - alla scelta degli ambiti insediativi da conservare ovvero da integrare e riorganizzare; - all'individuazione dei modelli insediativi; - alla localizzazione delle destinazioni d'uso ovvero alla ripartizione delle zone omogenee; - al dimensionamento del fabbisogno ed alla quantificazione delle consistenze ammesse; - agli strumenti attuativi. Questi strumenti si propongono con la forma indiretta quando lo schema strutturale non è sufficiente ad identificarne la composizione con la sola progettazione edilizia o quando la particolare localizzazione strategica dell'area richiede di valutare più opzioni in dettaglio. La forma indiretta viene assunta anche per gli ambiti residenziali di valore storico che richiedono un approfondimento per assegnare la classificazione degli interventi ammessi. Fabbisogno residenziale Il fabbisogno identificato viene considerato strategico e viene commisurata ad un'ipotesi di crescita collegata con soglie di convenienza di servizi ed infrastrutture ed in rapporto alla qualità da ottenere completando la struttura insediativa esistente. Di pari passo la strategia d'attuazione di queste previsioni, inevitabilmente incerte, vengono dosate in rapporto all'effettiva domanda, con meccanismi diretti e indiretti. Schemi strategici degli insediamenti e capacità insediativa teorica Riferiti alla struttura territoriale e ad ogni singolo insediamento, vengono identificati gli schemi strategici degli elementi invariati assunti dal piano, sulla base dei quali si identificano i campi di flessibilità consentiti al piano operativo o la direzione delle loro applicazione. In forma organica con gli obiettivi, si riporta il quadro delle strategie adottate, ponendo in evidenza le invarianti strutturali.
3 Ambiente e paesaggio - Vengono identificati gli ambiti e gli elementi che rispondono a caratteristiche ambientali e paesistiche tali da richiedere provvedimenti di conservazione o tutela, precisando la dimensione cui fare riferimento e lo strumento d'attuazione; - la rete delle strade rurali viene identificata sul piano struttura, rapportandole a criteri funzionali e ambientali; - idem per i canali per i quali si prevede un congruo rispetto delle rispettive rive e la facoltà di modifica per adeguarli alle esigenze dell'abitato e del territorio agrario attraversati; - il paesaggio rurale viene identificato nelle due categorie riferite alla matrice storica o alla matrice riordinata; - per tutelare la caratteristica composizione vegetale del paesaggio rurale si identifica la categoria del Verde Rurale che si definisce permanente se rivolto a fornire una presenza naturalistica qualificata e stabile o aziendale se riferito alle facoltà di localizzazione o rilocalizzazione delle aree interessate da parte del proprietario; - argini e canali destinati al controllo e smaltimento delle acque meteoriche in eccesso vengono identificati con valore strutturale nella loro configurazione e consistenza; - particolari ambiti agrari, storici ed archeologici che richiedono una specifica tutela, vengono identificati e classificati. 2. Ambiti destinati alla residenza 3 Insediamento storico - si assume la modalità assunta dal PRGC vigente con la definizione di zone A con piano attuativo per i casi più importanti e A0 per l'insediamento più in generale; - vengono confermati gli ambiti classificati zona A quando si tratta di complessi caratterizzati da composizione di un certo rilievo architettonico, unitarietà riconoscibile e assetto proprietario poco frazionato; - vengono, viceversa, classificati zona A.0 quelli dove la composizione riguarda elementi di architettura spontanea di origine rurale e che discendono da un'aggregazione proprietaria molto frazionata; viene quindi eliminato il vincolo procedurale di PRPC nell'ambito in Via della Chiesa assegnando ad ogni corpo edilizio il rispettivo tipo d'intervento consentito; - viene introdotta la figura tecnica del cortile storico per guidare gli interventi di ampliamento conseguenti al riuso di volumetrie esistenti o per l'applicazione dell'una tantum; - vengono riportati schemi strutturali non vincolanti per la rioccupazione dell'area delle piazze di Villacaccia, Santa Maria e del Capoluogo rispetto a viabilità, verde pubblico e parcheggio. b) espansione residenziale oltre l'insediamento storico - viene identificato il sistema strutturale delle strade urbane ed extraurbane che lega gli ambiti dell'espansione al nucleo storico; - le strade urbane vengono riconosciute entro una gerarchia che fa riferimento a tipologie costruttive;	3 Ambiente e paesaggio - Vengono identificati gli ambiti e gli elementi che rispondono a caratteristiche ambientali e paesistiche tali da richiedere provvedimenti di conservazione o tutela, precisando la dimensione cui fare riferimento e lo strumento d'attuazione; - la rete delle strade rurali viene identificata sul piano struttura, rapportandole a criteri funzionali e ambientali; - idem per i canali per i quali si prevede un congruo rispetto delle rispettive rive e la facoltà di modifica per adeguarli alle esigenze dell'abitato e del territorio agrario attraversati; - il paesaggio rurale viene identificato nelle due categorie riferite alla matrice storica o alla matrice riordinata; - per tutelare la caratteristica composizione vegetale del paesaggio rurale si identifica la categoria del Verde Rurale che si definisce permanente se rivolto a fornire una presenza naturalistica qualificata e stabile o aziendale se riferito alle facoltà di localizzazione o rilocalizzazione delle aree interessate da parte del proprietario; - argini e canali destinati al controllo e smaltimento delle acque meteoriche in eccesso vengono identificati con valore strutturale nella loro configurazione e consistenza; - particolari ambiti agrari, storici ed archeologici che richiedono una specifica tutela, vengono identificati e classificati. 2. Ambiti destinati alla residenza 3 Insediamento storico - si assume la modalità assunta dal PRGC vigente con la definizione di zone A con piano attuativo per i casi più importanti e A0 per l'insediamento più in generale; - vengono confermati gli ambiti classificati zona A quando si tratta di complessi caratterizzati da composizione di un certo rilievo architettonico, unitarietà riconoscibile e assetto proprietario poco frazionato; - vengono, viceversa, classificati zona A.0 quelli dove la composizione riguarda elementi di architettura spontanea di origine rurale e che discendono da un'aggregazione proprietaria molto frazionata; viene quindi eliminato il vincolo procedurale di PRPC nell'ambito in Via della Chiesa assegnando ad ogni corpo edilizio il rispettivo tipo d'intervento consentito; - viene introdotta la figura tecnica del cortile storico per guidare gli interventi di ampliamento conseguenti al riuso di volumetrie esistenti o per l'applicazione dell'una tantum; - vengono riportati schemi strutturali non vincolanti per la rioccupazione dell'area delle piazze di Villacaccia, Santa Maria e del Capoluogo rispetto a viabilità, verde pubblico e parcheggio. b) espansione residenziale oltre l'insediamento storico - viene identificato il sistema strutturale delle strade urbane ed extraurbane che lega gli ambiti dell'espansione al nucleo storico; - le strade urbane vengono riconosciute entro una gerarchia che fa riferimento a tipologie costruttive;

- si identificano i seguenti tipi di insediamento: a) ambito della prima espansione del centro storico (di transizione), che comprende tipologie urbanistiche ancora affini a quelle storiche; b) ambito dell'espansione spontanea che comprende la seconda espansione degli abitati, caratterizzato da bassa densità e tipologia prevalentemente unifamiliare; c) ambito dell'espansione spontanea incompleta, dove le reti primarie sono insufficienti o poco qualificate; per questi ambiti dove l'urbanizzazione è incompleta o poco qualificata, ma dove lo schema strutturale appare sufficientemente definito, l'edificazione viene semplicemente subordinata alla stipula di una convenzione con l'Amministrazione comunale, per provvedere all'esecuzione ovvero all'adeguamento delle reti primarie, individuando la figura procedurale della concessione convenzionata; d) modello d'estensione dell'ambito spontaneo subordinata alla promiscuità con altro lotto infrastrutturato; e) ambito da infrastrutturare sulla base della rete stradale indicata nella struttura; f) ambito strategico condizionato, che costituisce una delle opzioni da infrastrutturare anche in misura parziale. - Gli ambiti residenziali di transizione e spontaneo si possono estendere secondo la direttrice segnalata dal piano della struttura; - Per le aree residenziali da urbanizzare, localizzate in prossimità del polo scolastico di Lestizza, viene riconosciuto particolare valore strategico e quindi sono assoggettate a piano attuativo di iniziativa pubblica oltre che privata. Tale piano attuativo di iniziativa pubblica può limitarsi all'identificazione della struttura e dei comparti da assegnare all'iniziativa privata dei proprietari; - Vengono fissati dei limiti alle tipologie edilizie in rapporto all'ambito di appartenenza e vengono limitate le tipologie ad appartamenti accorpati o a schiera, ponendo un limite fondiario per ogni alloggio; 3. Ambiti destinati alle attività produttive 3 attività industriali ed artigianali - Vengono identificati (confermati) gli ambiti produttivi di Nespolo (1) e della Ferrara (2), soggetti ad attuazione indiretta e fissate le direttrici per la possibile estensione dell'ambito di Nespolo; - L'ambito della Ferrara viene subordinato al progetto della nuova grande viabilità (Tangenziale sud) ed alla viabilità di interesse regionale (SP95) con le rispettive connessioni; - Vengono identificati gli immobili dove è ammessa l'attività artigianale in ambiente urbano, disponendo condizioni ambientali ed igienico sanitarie conseguenti. Per questi immobili viene riconosciuta l'appartenenza strutturale agli ambiti residenziali; - Si riconosce la possibilità di usare immobili di origine rurale per esercitare attività artigianali compatibili con l'ambiente rurale ed eventualmente urbano, qualora sussistano condizioni infrastrutturali sufficienti e con limiti all'ampliamento per le sole esigenze di adattamento igienico-sanitario. Per questi immobili viene riconosciuta l'appartenenza strutturale agli ambiti agricoli. b) attività commerciali	- si identificano i seguenti tipi di insediamento: a) ambito della prima espansione del centro storico (di transizione), che comprende tipologie urbanistiche ancora affini a quelle storiche; b) ambito dell'espansione spontanea che comprende la seconda espansione degli abitati, caratterizzato da bassa densità e tipologia prevalentemente unifamiliare; c) ambito dell'espansione spontanea incompleta, dove le reti primarie sono insufficienti o poco qualificate; per questi ambiti dove l'urbanizzazione è incompleta o poco qualificata, ma dove lo schema strutturale appare sufficientemente definito, l'edificazione viene semplicemente subordinata alla stipula di una convenzione con l'Amministrazione comunale, per provvedere all'esecuzione ovvero all'adeguamento delle reti primarie, individuando la figura procedurale della concessione convenzionata; d) modello d'estensione dell'ambito spontaneo subordinata alla promiscuità con altro lotto infrastrutturato; e) ambito da infrastrutturare sulla base della rete stradale indicata nella struttura; f) ambito strategico condizionato, che costituisce una delle opzioni da infrastrutturare anche in misura parziale. - Gli ambiti residenziali di transizione e spontaneo si possono estendere secondo la direttrice segnalata dal piano della struttura; - Per le aree residenziali da urbanizzare, localizzate in prossimità del polo scolastico di Lestizza, viene riconosciuto particolare valore strategico e quindi sono assoggettate a piano attuativo di iniziativa pubblica oltre che privata. Tale piano attuativo di iniziativa pubblica può limitarsi all'identificazione della struttura e dei comparti da assegnare all'iniziativa privata dei proprietari; - Vengono fissati dei limiti alle tipologie edilizie in rapporto all'ambito di appartenenza e vengono limitate le tipologie ad appartamenti accorpati o a schiera, ponendo un limite fondiario per ogni alloggio; 3. Ambiti destinati alle attività produttive 3 attività industriali ed artigianali - Vengono identificati (confermati) gli ambiti produttivi di Nespolo (1) e della Ferrara (2), soggetti ad attuazione indiretta e fissate le direttrici per la possibile estensione dell'ambito di Nespolo; - L'ambito della Ferrara viene subordinato al progetto della nuova grande viabilità (Tangenziale sud) ed alla viabilità di interesse regionale (SP95) con le rispettive connessioni; - Vengono identificati gli immobili dove è ammessa l'attività artigianale in ambiente urbano, disponendo condizioni ambientali ed igienico sanitarie conseguenti. Per questi immobili viene riconosciuta l'appartenenza strutturale agli ambiti residenziali; - Si riconosce la possibilità di usare immobili di origine rurale per esercitare attività artigianali compatibili con l'ambiente rurale ed eventualmente urbano, qualora sussistano condizioni infrastrutturali sufficienti e con limiti all'ampliamento per le sole esigenze di adattamento igienico-sanitario. Per questi immobili viene riconosciuta l'appartenenza strutturale agli ambiti agricoli. b) attività commerciali
- Viene identificato (confermato) l'ambito commerciale di Nespolo, soggetto ad attuazione indiretta, subordinandolo al progetto della nuova grande viabilità (Tangenziale sud) ed alla viabilità di interesse regionale (SP95) con le rispettive connessioni; 3 attività agricole - Vengono identificati gli ambiti agrari rispetto alle caratteristiche infrastrutturali correlate alla produzione agraria; - Si identificano gli ambiti agrari dove la localizzazione di nuovi centri aziendali è ammessa con attuazione diretta, fissando le caratteristiche e condizioni cui si devono adeguare; - Gli ambiti agrari dove l'eventuale costituzione di nuovi centri aziendali è subordinata ad una variante al piano, escludono quegli ambiti che possiedono particolari caratteristiche storiche ed ambientali; - Viene fissato un limite di superficie coperta per edifici comunque destinati a funzione agricola, indipendentemente dalle condizioni soggettive del richiedente, ponendolo in rapporto con il fondo interessato dall'edificio entro un tetto massimo definito; - Viene identificata l'area che costituisce rispetto degli abitati, in rapporto agli allevamenti esistenti e per la costituzione di nuovi insediamenti zootecnici, in relazione alla reciprocità introdotta dalla disposizione regionale per gli allevamenti con oltre 50 UBA; 4. Attrezzature pubbliche - Tutte le aree destinate ai servizi ed attrezzature pubbliche sono identificate in relazione alla classificazione del DPGR 126/95, fatta eccezione per quelle che devono essere realizzate e consegnate alla amministrazione pubblica in seguito ad interventi di piano attuativo o in applicazione della concessione convenzionata; - La viabilità che interessa il territorio comunale viene ordinata secondo una gerarchia che distingue i livelli urbano, extraurbano e rurale; del livello extraurbano vengono identificati i livelli comunali e sovracomunali appartenenti al piano regionale della viabilità; sulla base di questa gerarchia discendono le aree strategiche e, più in particolare, gli strumenti normativi collegati con la zonizzazione, oltre alla tipologia edilizia minima di ogni segmento stradale; - Viene modificata la destinazione d'uso degli edifici ex scuole elementari delle frazioni in "attrezzature per il culto, la vita associativa e la cultura", disponendo, tuttavia, la facoltà dell'amministrazione di considerare flessibile tale destinazione senza particolari incombenze formali, qualora il cambio di destinazione rientri in obiettivi di programmazione comunale, nei limiti del rispetto degli standard definiti dal DPGR 126/95; - L'ambito delle scuole del Capoluogo viene ampliato e posto in relazione con la rete stradale che riferita all'ambito residenziale da infrastrutturare a sud. Tale ambito residenziale è già stato definito di valore strategico anche ai fini di un adeguato completamento del polo scolastico e di "centro sociale" d'interesse comunale e pertanto nelle modalità si introduce oltre all'iniziativa privata anche l'iniziativa pubblica.	- Viene identificato (confermato) l'ambito commerciale di Nespolo, soggetto ad attuazione indiretta, subordinandolo al progetto della nuova grande viabilità (Tangenziale sud) ed alla viabilità di interesse regionale (SP95) con le rispettive connessioni; 3 attività agricole - Vengono identificati gli ambiti agrari rispetto alle caratteristiche infrastrutturali correlate alla produzione agraria; - Si identificano gli ambiti agrari dove la localizzazione di nuovi centri aziendali è ammessa con attuazione diretta, fissando le caratteristiche e condizioni cui si devono adeguare; - Gli ambiti agrari dove l'eventuale costituzione di nuovi centri aziendali è subordinata ad una variante al piano, escludono quegli ambiti che possiedono particolari caratteristiche storiche ed ambientali; - Viene fissato un limite di superficie coperta per edifici comunque destinati a funzione agricola, indipendentemente dalle condizioni soggettive del richiedente, ponendolo in rapporto con il fondo interessato dall'edificio entro un tetto massimo definito; - Viene identificata l'area che costituisce rispetto degli abitati, in rapporto agli allevamenti esistenti e per la costituzione di nuovi insediamenti zootecnici, in relazione alla reciprocità introdotta dalla disposizione regionale per gli allevamenti con oltre 50 UBA; 4. Attrezzature pubbliche - Tutte le aree destinate ai servizi ed attrezzature pubbliche sono identificate in relazione alla classificazione del DPGR 126/95, fatta eccezione per quelle che devono essere realizzate e consegnate alla amministrazione pubblica in seguito ad interventi di piano attuativo o in applicazione della concessione convenzionata; - La viabilità che interessa il territorio comunale viene ordinata secondo una gerarchia che distingue i livelli urbano, extraurbano e rurale; del livello extraurbano vengono identificati i livelli comunali e sovracomunali appartenenti al piano regionale della viabilità; sulla base di questa gerarchia discendono le aree strategiche e, più in particolare, gli strumenti normativi collegati con la zonizzazione, oltre alla tipologia edilizia minima di ogni segmento stradale; - Viene modificata la destinazione d'uso degli edifici ex scuole elementari delle frazioni in "attrezzature per il culto, la vita associativa e la cultura", disponendo, tuttavia, la facoltà dell'amministrazione di considerare flessibile tale destinazione senza particolari incombenze formali, qualora il cambio di destinazione rientri in obiettivi di programmazione comunale, nei limiti del rispetto degli standard definiti dal DPGR 126/95; - L'ambito delle scuole del Capoluogo viene ampliato e posto in relazione con la rete stradale che riferita all'ambito residenziale da infrastrutturare a sud. Tale ambito residenziale è già stato definito di valore strategico anche ai fini di un adeguato completamento del polo scolastico e di "centro sociale" d'interesse comunale e pertanto nelle modalità si introduce oltre all'iniziativa privata anche l'iniziativa pubblica.

	5. Viabilità' di primo livello in previsione e opere di mitigazione connesse - Recepimento di previsioni contenute anche in piani sovraordinati (PRITMML). Livello di coerenza - Le modifiche che superino i limiti di cui all'art. 4, comma 1, lett. d) della LR 21/2015 potranno essere effettuate solo con lo strumento dell'accordo di programma di cui agli artt. 19 e 20 della LR 7/2000. - Sono vietati gli accessi diretti lungo il tracciato principale della Tangenziale sud di Udine.
--	---

AZIONE 3.2: conferma azzonativa della previsione del tracciato della Tangenziale sud di Udine nel P.O. e nel P.S. e modifica di destinazione urbanistica per l'introduzione delle opere di compensazione ambientale.

Per quanto riguarda il livello strutturale del PRGC vigente, l'obiettivo consiste nella conferma del tracciato contenuto nello strumento urbanistico vigente e nell'introduzione delle opere di mitigazione connesse a quest'ultimo, attraverso una nuova grafia e una nuova definizione nell'elaborato di Variante denominato "Piano Struttura": *"viabilità extraurbana di primo livello (aree di acquisizione della tangenziale sud di Udine – opere di mitigazione connesse)"*.

Le modifiche azzonative del livello strutturale riguardano:

- per le opere di mitigazione connesse al tracciato, variazioni da *"AMBITI PRODUTTIVI 2. industriali – artigianali; 1. di Nespolo – 2. della Ferrata"* *"AMBITI PRODUTTIVI 1. Agrari – non riordinato e irrigato a pioggia"* a *"Viabilità extraurbana di primo livello di progetto (aree di acquisizione della Tangenziale sud di Udine e opere di mitigazione connesse)"*.

Le modifiche descritte sono propedeutiche ad adeguare il tracciato già contenuto nello strumento urbanistico vigente al progetto preliminare del 2012 e, soprattutto, individuare le opere di mitigazione connesse, ad oggi non presenti nella cartografia di Piano.

La Variante definisce la classificazione aggiornata dell'opera quale viabilità extraurbana regionale di primo livello con riferimento al PRITMML e conferma le fasce di rispetto stradale contenute nella zonizzazione vigente, incluse quelle relative alla bretella di collegamento della Tangenziale sud alla SS 13 "Pontebbana", nella misura di 30 m, ritenendole congrue a garantire il livello di servizio previsto dal PRITMML per le viabilità di primo livello.

Per quanto attiene il livello operativo del PRGC vigente, l'obiettivo consiste nell'apportare, attraverso la Variante, limitate modifiche al tracciato già presente nella zonizzazione, riportando le aree di acquisizione così come definite dal progetto preliminare approvato nel 2012. Vengono inoltre introdotte con apposita simbologia anche le aree per le opere di mitigazione ambientale, in particolare quelle a nord di Sclaunico al confine con il territorio comunale di Basiliano.

Le modifiche azzonative del livello operativo riguardano:

- per le opere di mitigazione connesse al tracciato, variazioni da zona omogenea *"E4 – di interesse agricolo paesaggistico"*, *"E4.4 – di protezione futuri insediamenti"* e *"Zona di recupero ambientale"* a *"Viabilità extraurbana di primo livello di progetto (aree di acquisizione della Tangenziale sud di Udine e opere di mitigazione connesse)"*.

Riportando le fasce di rispetto stradale, in ottemperanza all'art. 6, co. 1, lett. b) delle NdiA del PRITMML, applicabili sia alla tangenziale che al tratto della SP 10 che la collega alla SP 95, così come classificato dal Piano suddetto, sono state apportate correzioni alle fasce della zonizzazione vigente, in particolare in corrispondenza della zona artigianale-industriale 2 della Ferrata, applicando il co. 3, dell'art. 6 delle NdiA del PRITMML, pari a 20 m e dell'adiacente zona H2 commerciale, applicando il co. 1, lett. b) delle NdiA medesime, pari a 40 m.

COMPONENTI AMBIENTALI:

FATTORI CLIMATICI: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale. Infatti, l'azione non altera in alcun modo le caratteristiche fisiche del territorio, non produce variazioni delle condizioni climatiche, non influisce sul fenomeno denominato "effetto serra" né sull'evoluzione dei ghiacciai e sul ciclo idrologico.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

ARIA: l'azione prevista avrà effetti positivi indiretti su questa componente. Infatti, i potenziali impatti previsti su questa componente e descritti nel Capitolo del presente Rapporto Ambientale relativo allo stato dell'arte di quest'ultima confermano che i valori ottenuti per i microinquinanti Benzene, Cadmio, Nichel e Benzopirene nelle simulazioni post operam risultano nettamente inferiori agli standard di qualità dell'aria riportati nella normativa vigente. Per quanto riguarda le classi di valori degli inquinanti più significativi (PM10, PM2.5 e NOx), si evidenzia che l'ambito afferente la SS 13 avrà un beneficio generalizzato sulle concentrazioni attese di PM10, PM 2.5 e NOx, grazie al trasferimento del traffico di attraversamento sul nuovo tracciato viario in esame. Allo stesso tempo

la qualità dell'aria nell'ambito circostante il tracciato della tangenziale subirà un lieve peggioramento, comunque contenuto entro i limiti di legge per le polveri. Peggioramenti più significativi sono previsti per gli ossidi di azoto, valori comunque all'interno dei limiti di legge e che interessano per larga parte aree non edificate. In questo caso, tuttavia, poiché il territorio attraversato è agricolo, gli effetti su questa componente possono essere considerati poco significativi o nulli, così come l'effetto acustico.

MONITORAGGIO: il monitoraggio dell'impatto dell'azione su questa componente ambientale sarà effettuato secondo le modalità che caratterizzano l'azione C, da coordinarsi anche con i contenuti del *Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI*, *Paragrafo 6.1 – Atmosfera* e *Paragrafo 6.4 Rumore* dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato *Piano di Monitoraggio Ambientale*.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

ACQUA: l'azione potrà produrre effetti indiretti su questa componente ambientale. Come illustrato nel Capitolo relativo allo stato dell'arte della presente componente ambientale, l'ambito interessato dall'azione è caratterizzato dalla presenza del Torrente Cormor e dal canale di scarico della fognatura di Udine come idrografia superficiale principale e da una rete di fossi di drenaggio delle aree agricole come idrografia superficiale minore. L'idrografia sotterranea è caratterizzata dalla presenza della falda acquifera. Per quanto riguarda quindi l'idrografia superficiale, la realizzazione dell'opera dovrà tener conto principalmente degli impatti da *runoff* 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. In questo caso, la previsione di utilizzare l'area di compensazione ambientale prevista nella zona industriale artigianale come area di laminazione delle acque di ruscellamento provenienti da nord al fine di salvaguardare ulteriormente l'abitato di Sclaunico in caso di eventi di pioggia eccezionali è considerata come effetto diretto positivo su questa componente.

Per quanto riguarda l'idrografia sotterranea, la realizzazione dell'opera dovrà tener conto dell'alto grado di vulnerabilità della falda.

In ogni caso, tutte le opere di compensazione già previste dal progetto sono sufficienti a diminuire il grado di significatività dell'effetto.

MONITORAGGIO: per le modalità di monitoraggio dell'azione sulla componente ambientale considerata vedasi il *Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI*, *Paragrafo 6.2 – Acque superficiali* e *paragrafo 6.3 Acque sotterranee* dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato *Piano di Monitoraggio Ambientale*.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di scala locale
Temporalità dell'effetto	di medio e lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (positiva)

SUOLO E SOTTOSUOLO: la conferma azzonativa produce consumo di suolo. Il grado di significatività dell'impatto dipenderà dai differenti effetti in termini di occupazione e di impermeabilizzazione del suolo. Come evidenziato nel Capitolo del presente Rapporto Ambientale relativo a questa componente, è stato evidenziato come il tratto Basagliapenta – Campoformido presenta un valore agronomico 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. L'impatto sul comparto agricolo, più che in termini di sottrazione di superficie agricola utilizzata è stato valutato mediante l'evidenziazione delle interferenze dell'opera sull'estensione territoriale delle aziende agricole presenti e sul locale sistema agricolo più in generale. Invece, in relazione alle condizioni morfologiche e litostratigrafiche accertate lo studio sullo stato dell'arte esclude qualsiasi rischio di natura geostatica, anche in relazione agli effetti della costruzione dell'infrastruttura viaria.

MONITORAGGIO: il monitoraggio consisterà nella verifica delle modalità di realizzazione dell'opera principale

come prevista dal progetto, delle opere di mitigazione a questo connesse e delle opere di inserimento ambientale previste dall'AdP. Inoltre il monitoraggio consisterà nella verifica del rispetto delle tempistiche e della consequenzialità previste dall'AdP in relazione alla realizzazione degli interventi.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

FLORA, FAUNA E BIODIVERSITA': l'azione ha effetti positivi, in quanto garanzia della presenza di aree verdi. Il grado di positività dipende dalla capacità di ricostruire porzioni di corridoi ecologici per specie ed habitat presenti nella zona.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale, poiché produce solo effetti positivi.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di scala locale
Temporalità dell'effetto	di medio e lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (positiva)

PAESAGGIO: l'azione prevista potrà comportare effetti indiretti su questa componente, in quanto i risultati del monitoraggio andranno a condizionare l'assetto futuro della rete stradale interessata. Da una parte ci si attende infatti che in base al decremento dei volumi di traffico possano essere avviati processi di riqualificazione che riguardano gli ambiti urbani afferenti i principali assi della rete, con il recupero dello spazio urbano esistente, ad oggi sottoutilizzato e, in alcuni casi, in fase di progressivo degrado. Dall'altro, potranno essere previsti degli interventi infrastrutturali atti a migliorare l'assetto del traffico sulla rete, che in ogni caso andranno ad inserirsi in un territorio già urbanizzato, dunque già modificato dall'uomo.

MONITORAGGIO: poiché l'azione si configura già come un monitoraggio, in relazione a questa componente ambientale sarà necessario verificare l'effettiva messa in atto dei programmi previsti, secondo i contenuti progettuali proposti, nell'ottica di un miglioramento e valorizzazione del paesaggio.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

COMPONENTI SOCIO – ECONOMICHE:

URBANISTICA: l'effetto si configura come conferma dei contenuti dello strumento urbanistico vigente.

MONITORAGGIO: non è previsto alcun tipo di monitoraggio, se non la verifica della conclusione del procedimento amministrativo relativo all'AdP per l'ottenimento della conformità urbanistica del progetto attraverso la ratifica dell'AdP.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di scala locale
Temporalità dell'effetto	di medio e lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (positiva)

VIABILITA' E MOBILITA': l'azione non ha alcuna influenza su questa componente ambientale.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	poco significativa o nulla

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA: l'azione non ha alcuna influenza su questa componente ambientale, poiché interessa una porzione molto marginale del territorio comunale di Lestizza, posto al limite del confine settentrionale.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

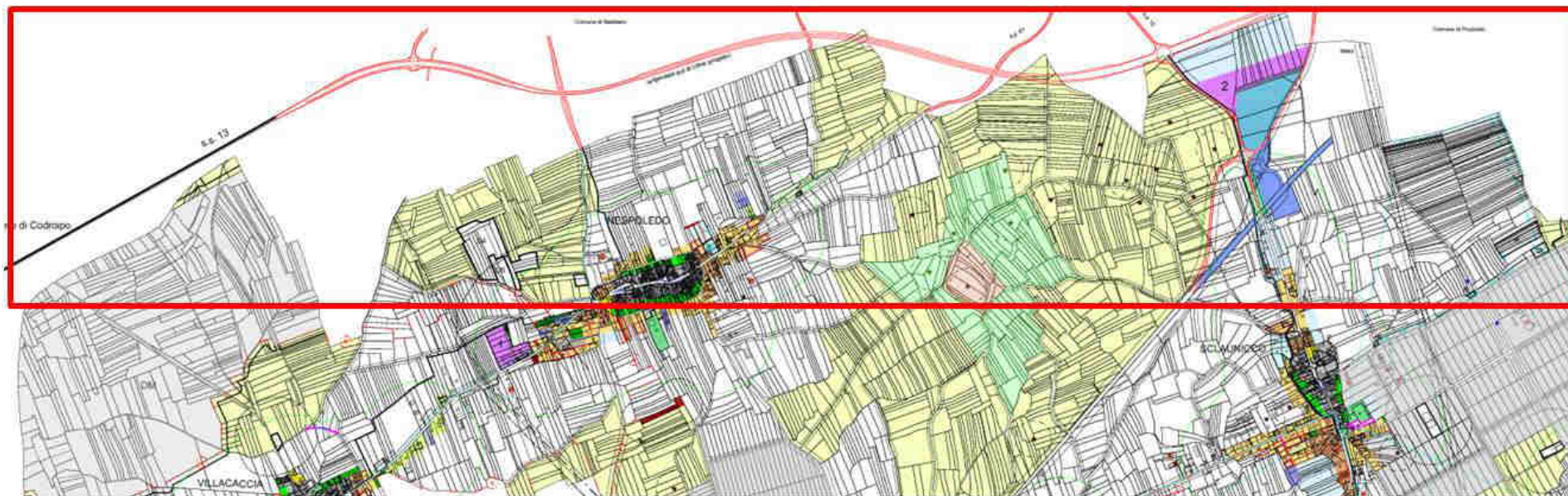
Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	poco significativa o nulla



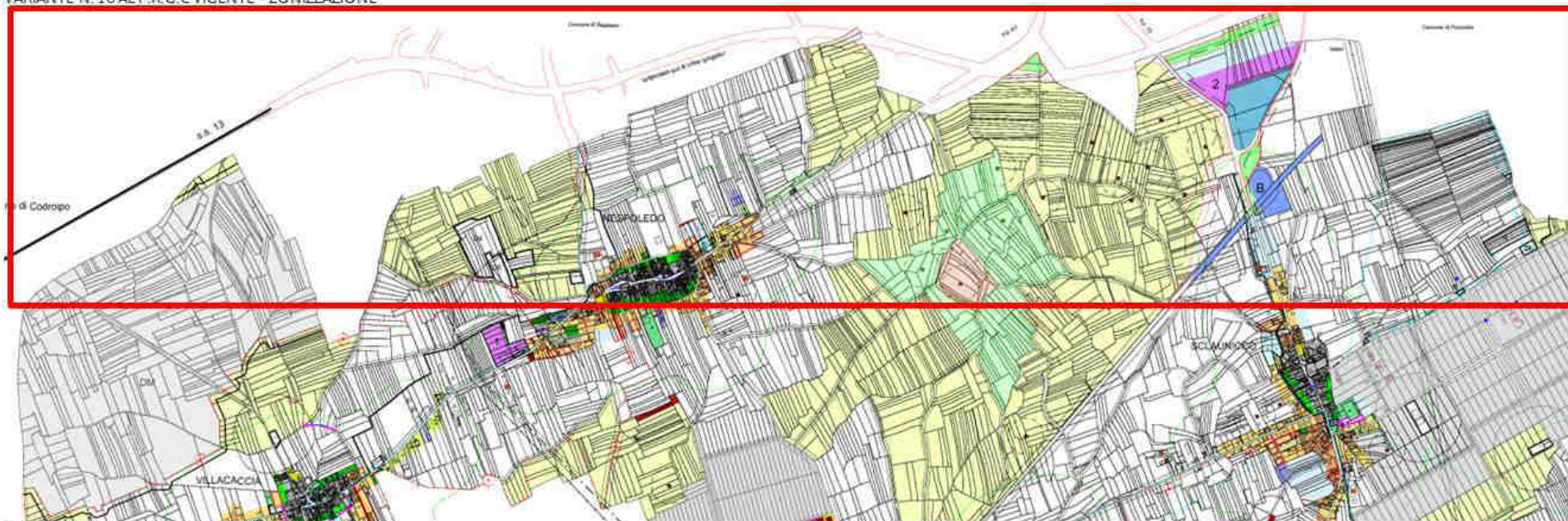
VARIANTE N. 16 AL P.R.G. VIGENTE – PIANO STRUTTURA



AdIP - VARIANTE AL P.R.G. C. VIGENTE – PIANO STRUTTURA



VARIANTE N. 16 AL P.R.G.C VIGENTE – ZONIZZAZIONE



AdIP - VARIANTE AL P.R.G.C VIGENTE – ZONIZZAZIONE

AZIONE 3.3: Modifica della viabilità nel P.O. del P.S.:**AZIONE 3.3.1- trasformazione dell'intersezione esistente in un'intersezione a rotatoria tra la SP 95 "Ponte di Madrisio" e la strada comunale Galleriano – Nespolo.**

L'obiettivo consiste nell'introduzione, sulla cartografia di PRGC vigente denominata "Zonizzazione" del disegno di un'intersezione a rotatoria tra la SP 95 "Ponte di Madrisio" e la strada comunale Galleriano – Nespolo, a nord della frazione di Galleriano, quali intervento d'inserimento territoriale strettamente connesso all'opera in argomento, così come precisato nell'AdP, all'art. 2.

COMPONENTI AMBIENTALI:

FATTORI CLIMATICI: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale. Infatti, l'azione non altera in alcun modo le caratteristiche fisiche del territorio, non produce variazioni delle condizioni climatiche, non influisce sul fenomeno denominato "effetto serra" né sull'evoluzione dei ghiacciai e sul ciclo idrologico.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

ARIA: l'azione prevista avrà effetti positivi indiretti su questa componente. Infatti, i potenziali impatti previsti su questa componente e descritti nel Capitolo del presente Rapporto Ambientale relativo allo stato dell'arte di quest'ultima confermano che i valori ottenuti per i microinquinanti Benzene, Cadmio, Nichel e Benzopirene nelle simulazioni post operam risultano nettamente inferiori agli standard di qualità dell'aria riportati nella normativa vigente. Per quanto riguarda le classi di valori degli inquinanti più significativi (PM10, PM2.5 e NOx), si evidenzia che l'ambito afferente la SS 13 avrà un beneficio generalizzato sulle concentrazioni attese di PM10, PM 2.5 e NOx, grazie al trasferimento del traffico di attraversamento sul nuovo tracciato viario in esame. Allo stesso tempo la qualità dell'aria nell'ambito circostante il tracciato della tangenziale subirà un lieve peggioramento, comunque contenuto entro i limiti di legge per le polveri. Peggioramenti più significativi sono previsti per gli ossidi di azoto, valori comunque all'interno dei limiti di legge e che interessano per larga parte aree non edificate. In questo caso, tuttavia, poiché il territorio attraversato è agricolo, gli effetti su questa componente possono essere considerati poco significativi o nulli, così come l'effetto acustico.

MONITORAGGIO: il monitoraggio dell'impatto dell'azione su questa componente ambientale sarà effettuato secondo le modalità che caratterizzano l'azione C, da coordinarsi anche con i contenuti del Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI, Paragrafo 6.1 – Atmosfera e Paragrafo 6.4 Rumore dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato Piano di Monitoraggio Ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

ACQUA: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale, in quanto non altera la qualità delle risorse idriche superficiali, sotterranee e a specifica destinazione d'uso o delle acque marino - costiere e biodiversità marino costiera, non modifica la quantità delle risorse idriche superficiali e sotterranee né i consumi idrici.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

SUOLO E SOTTOSUOLO: La conferma azzonativa produce consumo di suolo. Il grado di significatività dell'impatto dipenderà dai differenti effetti in termini di occupazione e di impermeabilizzazione del suolo. Come evidenziato nel Capitolo del presente Rapporto Ambientale relativo a questa componente, è stato evidenziato come il tratto Basagliapenta – Campoformido presenta un valore agronomico 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. L'impatto sul comparto agricolo, più che in termini di sottrazione di superficie agricola utilizzata è stato valutato mediante l'evidenziazione delle interferenze dell'opera sull'estensione territoriale delle aziende agricole presenti e sul locale sistema agricolo più in generale. Invece, in relazione alle condizioni morfologiche e litostratigrafiche accertate lo studio sullo stato dell'arte esclude qualsiasi rischio di natura geostatica, anche in relazione agli effetti della costruzione dell'infrastruttura viaria.

MONITORAGGIO: il monitoraggio consisterà nella verifica delle modalità di realizzazione dell'opera principale come prevista dal progetto, delle opere di mitigazione a questo connesse e delle opere di inserimento ambientale previste dall'AdP. Inoltre il monitoraggio consisterà nella verifica del rispetto delle tempistiche e della consequenzialità previste dall'AdP in relazione alla realizzazione degli interventi.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

FLORA, FAUNA E BIODIVERSITA': l'azione ha effetti positivi, in quanto garanzia della presenza di aree verdi. Il grado di positività dipende dalla capacità di ricostruire porzioni di corridoi ecologici per specie ed habitat presenti nella zona.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale, oiché produce solo effetti positivi.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

PAESAGGIO: l'azione prevista potrà comportare effetti indiretti su questa componente, in quanto i risultati del monitoraggio andranno a condizionare l'assetto futuro della rete stradale interessata. Da una parte ci si attende infatti che in base al decremento dei volumi di traffico possano essere avviati processi di riqualificazione che riguardano gli ambiti urbani afferenti i principali assi della rete, con il recupero dello spazio urbano esistente, ad oggi sottoutilizzato e, in alcuni casi, in fase di progressivo degrado. Dall'altro, potranno essere previsti degli interventi infrastrutturali atti a migliorare l'assetto del traffico sulla rete, che in ogni caso andranno ad inserirsi in un territorio già urbanizzato, dunque già modificato dall'uomo.

MONITORAGGIO: poiché l'azione si configura già come un monitoraggio, in relazione a questa componente ambientale sarà necessario verificare l'effettiva messa in atto dei programmi previsti, secondo i contenuti progettuali proposti, nell'ottica di miglioramento e valorizzazione del paesaggio.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

COMPONENTI SOCIO – ECONOMICHE:

URBANISTICA: l'effetto si configura come conferma dei contenuti dello strumento urbanistico vigente.

MONITORAGGIO: non è previsto alcun tipo di monitoraggio, se non la verifica della conclusione del procedimento amministrativo relativo all'AdP per l'ottenimento della conformità urbanistica del progetto attraverso la ratifica dell'AdP.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

VIABILITA' E MOBILITA': l'azione non ha alcuna influenza su questa componente ambientale.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di scala locale
Temporalità dell'effetto	di medio e lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (positiva)

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA: l'azione non ha alcuna influenza su questa componente ambientale, poiché interessa una porzione molto marginale del territorio comunale di Lestizza, posto al limite del confine settentrionale.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	Probabile
Significatività dell'effetto	Irreversibile
Spazialità dell'effetto	Di area locale
Temporalità dell'effetto	Di lungo periodo
Totalità dell'impatto	poco significativa (positivo)



VARIANTE N. 16 AL P.R.G.C VIGENTE - ZONIZZAZIONE



AdIP - VARIANTE AL P.R.G.C VIGENTE - ZONIZZAZIONE

6.3.4 Azioni nel Comune di Basiliano

AZIONE 4.1: modifica agli obiettivi e alle strategie del P.S. e alle NdiA del P.O. finalizzata a disciplinare la realizzazione dell'opera.

Per quanto riguarda la parte strutturale del PRGC vigente, l'azione consiste nella modifica parziale del testo inerente gli obiettivi e strategie, confermando gli obiettivi e introducendo tra le strategie la realizzazione della tangenziale sud di Udine e delle opere di mitigazione connesse e la ristrutturazione della SP10. Sono inoltre definiti i livelli di cogenza riferiti alle modifiche che superano i limiti di cui all'art. 4, co. 1, lett. d) della LR 21/15 e s.m.i. e l'introduzione del divieto di accessi diretti lungo il tracciato principale della Tangenziale sud di Udine.

In particolare, il testo inerente gli obiettivi e le strategie cambia denominazione, passando da "OBIETTIVI. STRATEGIE. - LIMITI DI FLESSIBILITÀ." a "OBIETTIVI. STRATEGIE."

Inoltre, viene rinominato l'art. 13, che passa da "VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE - VIABILITA' DI INTERESSE REGIONALE" a "VIABILITA EXTRAURBANA REGIONALE DI PRIMO LIVELLO".

Viene infine stralciato il comma 13.3 "limiti di flessibilità" e sostituito con il comma "13.3. Livello di cogenza".

Per quanto attiene la parte operativa del PRGC vigente, l'azione consiste nell'introduzione nello stralcio, all'art. 21. VIABILITÀ, FERROVIA E ACQUA, alla lettera A) Classificazione e usi, co. 1, alinea a), il punto 2) tangenziale sud e nell'introduzione, alla lettera B) disposizioni particolari, il comma 1 ter, al fine di disciplinare la realizzazione dell'opera. Vengono apportate inoltre ulteriori limitate modifiche all'articolato esistente.

In particolare, la norma precisa 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 da assoggettare ad esproprio.

Per le fasce di rispetto stradale si fa riferimento all'art. 6 delle NdiA del PRITMML.

Viene inoltre definito il divieto di accessi diretti lungo il tracciato principale della tangenziale sud di Udine.

L'articolato infine descrive la natura e le funzioni delle aree di mitigazione e riqualificazione ambientale, così come contenute nel progetto preliminare approvato nel 2012.

COMPONENTI AMBIENTALI:

FATTORI CLIMATICI: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale. Infatti, l'azione non altera in alcun modo le caratteristiche fisiche del territorio, non produce variazioni delle condizioni climatiche, non influisce sul fenomeno denominato "effetto serra" né sull'evoluzione dei ghiacciai e sul ciclo idrologico.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

ARIA: l'azione prevista avrà effetti positivi indiretti su questa componente. Infatti, i potenziali impatti previsti su questa componente e descritti nel Capitolo del presente Rapporto Ambientale relativo allo stato dell'arte di quest'ultima confermano che i valori ottenuti per i microinquinanti Benzene, Cadmio, Nichel e Benzopirene nelle simulazioni post operam risultano nettamente inferiori agli standard di qualità dell'aria riportati nella normativa vigente. Per quanto riguarda le classi di valori degli inquinanti più significativi (PM10, PM2.5 e NOx), si evidenzia che l'ambito afferente la SS 13 avrà un beneficio generalizzato sulle concentrazioni attese di PM10, PM 2.5 e NOx, grazie al trasferimento del traffico di attraversamento sul nuovo tracciato viario in esame. Allo stesso tempo la qualità dell'aria nell'ambito circostante il tracciato della tangenziale subirà un lieve peggioramento, comunque contenuto entro i limiti di legge per le polveri. Peggioramenti più significativi sono previsti per gli ossidi di azoto, valori comunque all'interno dei limiti di legge e che interessano per larga parte aree non edificate. In questo caso, tuttavia, poiché il territorio attraversato è agricolo, gli effetti su questa componente possono essere considerati poco significativi o nulli. Infine, la realizzazione del II° lotto della Tangenziale sud comporterà un miglioramento delle condizioni del clima acustico in corrispondenza di tutte le postazioni analizzate.

MONITORAGGIO: il monitoraggio dell'impatto dell'azione su questa componente ambientale sarà effettuato

secondo le modalità che caratterizzano l'azione C, da coordinarsi anche con i contenuti del *Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI*, Paragrafo 6.1 – *Atmosfera* e Paragrafo 6.4 *Rumore* dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato *Piano di Monitoraggio Ambientale*.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di scala locale
Temporalità dell'effetto	di medio e lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (positiva)

ACQUA: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale, in quanto non altera la qualità delle risorse idriche superficiali, sotterranee e a specifica destinazione d'uso o delle acque marino - costiere e biodiversità marino costiera, non modifica la quantità delle risorse idriche superficiali e sotterranee né i consumi idrici.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

SUOLO E SOTTOSUOLO: La conferma azzonativa produce consumo di suolo. Il grado di significatività dell'impatto dipenderà dai differenti effetti in termini di occupazione e di impermeabilizzazione del suolo. Come evidenziato nel Capitolo del presente Rapporto Ambientale relativo a questa componente, è stato evidenziato come il tratto Basagliapenta – Campoformido presenta un valore agronomico 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. L'impatto sul comparto agricolo, più che in termini di sottrazione di superficie agricola utilizzata è stato valutato mediante l'evidenziazione delle interferenze dell'opera sull'estensione territoriale delle aziende agricole presenti e sul locale sistema agricolo più in generale. Invece, in relazione alle condizioni morfologiche e litostratigrafiche accertate lo studio sullo stato dell'arte esclude qualsiasi rischio di natura geostatica, anche in relazione agli effetti della costruzione dell'infrastruttura viaria.

MONITORAGGIO: il monitoraggio consisterà nella verifica delle modalità di realizzazione dell'opera principale come prevista dal progetto, delle opere di mitigazione a questo connesse e delle opere di inserimento ambientale previste dall'AdP. Inoltre il monitoraggio consisterà nella verifica del rispetto delle tempistiche e della consequenzialità previste dall'AdP in relazione alla realizzazione degli interventi.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

FLORA, FAUNA E BIODIVERSITÀ: l'azione non ha alcuna influenza su questa componente ambientale.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

PAESAGGIO: le modifiche previste sono in continuità con quelle già previste per il territorio, legate principalmente alla conferma azzonativa di quanto già previsto negli strumenti di pianificazione vigenti. In ogni caso, l'azione non interessa emergenze storico-architettoniche ed archeologiche né emergenze naturalistiche vincolate e/o tutelate, non si configura come detrattore paesaggistico, poiché si inserisce in un sistema già antropizzato. Pertanto, anche la fruizione percettivo-psico-visiva verrebbe ridotta.

MONITORAGGIO: non è previsto alcun tipo di monitoraggio, poiché l'azione non ha incidenza sulla componente.

Qualificazione dell'effetto	Probabile
Significatività dell'effetto	Irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità dell'impatto	poco significativa

COMPONENTI SOCIO – ECONOMICHE:

URBANISTICA: l'effetto si configura come conferma dei contenuti dello strumento urbanistico vigente.

MONITORAGGIO: non è previsto alcun tipo di monitoraggio, se non la verifica della conclusione del procedimento amministrativo relativo all'AdP per l'ottenimento della conformità urbanistica del progetto attraverso la ratifica dell'AdP.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di scala locale
Temporalità dell'effetto	di medio e lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (positiva)

VIABILITA' E MOBILITA': da un punto di vista viabilistico, la fattibilità dell'azione garantirebbe la realizzabilità dell'opera.

MONITORAGGIO: non è previsto alcun tipo di monitoraggio, poiché l'azione ha un'incidenza positiva sulla componente socio – economica.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	molto significativo (positivo)

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA: l'azione comporterà effetti positivi su questa componente, che andranno a condizionare l'assetto futuro della rete stradale interessata. Ci si attende infatti che in base al decremento dei volumi di traffico possano essere avviati processi di riqualificazione che riguardino gli ambiti urbani afferenti i principali assi della rete, in particolare inerenti i processi di re - insediamento di attività commerciali e di servizi lungo la SS 13 Pontebbana a Basagliapenta. Inoltre, l'impatto che l'opera determina sul comparto agricolo è poco significativa nel tratto compreso tra la frazione di Nespolo e quella di Basagliapenta, ovvero sulla rete di viabilità che collega e distribuisce le zone ad uso agricolo afferenti i due abitati. La realizzazione dell'opera creerà una frammentazione della continuità della rete viaria, ma la previsione di due cavalcavia permetterà la movimentazione con allungamenti di percorso contenuti ed accettabili. Infine, nella zona di Orgnano il nuovo progetto pur risultando carente nel garantire i collegamenti con i fondi che vengono frammentati dall'opera, non provoca eccessive interferenze, grazie ai numerosi passaggi previsti.

MONITORAGGIO: in relazione a questa componente ambientale risulterà necessario verificare l'effettiva messa in atto dei programmi previsti, secondo i contenuti progettuali proposti, nell'ottica del miglioramento e della valorizzazione del territorio interessato.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (positivo)

Comune di Basiliano PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE Aggiornamenti: Varianti (1), 2, 3, (4), 5, (6), (7), 8, 9, (10), (11), 13, (15), (16), 17, 18, (19). (n): Variante non modificante questo elaborato. VARIANTE 20 (Revisione dei vincoli e altro) NORME DI ATTUAZIONE TESTO VIGENTE	Comune di Basiliano PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE Aggiornamenti: Varianti (1), 2, 3, (4), 5, (6), (7), 8, 9, (10), (11), 13, (15), (16), 17, 18, (19). (n): Variante non modificante questo elaborato. VARIANTE 20 (Revisione dei vincoli e altro) NORME DI ATTUAZIONE VARIANTE
..... OMISSIS ART. 21. VIABILITÀ, FERROVIA E ACQUA. A) Classificazione e usi. 1. La viabilità è classificata in: - di grande comunicazione: - strada <i>regionale</i> 13 da confine comunale ovest a tangenziale sud presso Basagliapenta; - tangenziale sud; - di interesse regionale: - strada <i>regionale</i> 13 da tangenziale sud presso Basagliapenta a confine comunale est; - strada provinciale 10; - comprensoriale: strada di raccolta e convogliamento del traffico, esterna a insediamenti; - di collegamento: strada di raccolta e convogliamento del traffico, interna a insediamenti; - di quartiere: strada di servizio puntuale, interna a insediamenti; - vicinale: strada <i>altra, esterna a insediamenti</i>; - percorso ciclabile. 2. La viabilità è distinta in esistente e prevista. 3. In spazio per viabilità sono comunque ammessi: <u>opere per viabilità, compresi</u> percorsi ciclabili e pedonali; <u>opere di servizio e arredo, arredo e protezione degli utenti;</u> <u>opere per passaggio, raccolta e deflusso di acqua;</u> - opere funzionali a proprietà laterali, compatibilmente con le norme di settore; <u>opere per pubblicità, se non espressamente vietate.</u> 4. In spazio di ferrovia sono comunque ammesse: - opere di servizio e arredo; - opere di attraversamento. 5. In spazio di acqua sono comunque ammesse:	 OMISSIS ART. 21. VIABILITÀ, FERROVIA E ACQUA. A) Classificazione e usi. 1. La viabilità è classificata in: - di grande comunicazione: - strada <i>regionale</i> 13 da confine comunale ovest a tangenziale sud presso Basagliapenta; tangenziale sud; - di interesse regionale: - strada <i>regionale</i> 13 da tangenziale sud presso Basagliapenta a confine comunale est; - strada provinciale 10; - comprensoriale: strada di raccolta e convogliamento del traffico, esterna a insediamenti; - di collegamento: strada di raccolta e convogliamento del traffico, interna a insediamenti; - di quartiere: strada di servizio puntuale, interna a insediamenti; - vicinale: strada <i>altra, esterna a insediamenti</i>; - percorso ciclabile. 2. La viabilità è distinta in esistente e prevista. 3. In spazio per viabilità sono comunque ammessi: <u>opere per viabilità, compresi</u> percorsi ciclabili e pedonali; - opere di servizio, <u>arredo e protezione degli utenti;</u> <u>opere per passaggio, raccolta e deflusso di acqua;</u> - opere funzionali a proprietà laterali, compatibilmente con le norme di settore; <u>opere per pubblicità, se non espressamente vietate.</u> 4. In spazio di ferrovia sono comunque ammesse: - opere di servizio e arredo; - opere di attraversamento. 5. In spazio di acqua sono comunque ammesse:

a) opere di attraversamento; b) opere di servizio o arredo; c) opere funzionali a proprietà laterali, compatibilmente con le norme di settore; d) opere per difesa del suolo. B) Disposizioni particolari. 1. Il tracciato e la dimensione di viabilità prevista, compresi percorsi ciclabili, valgono come indicazione di massima. L'opera può discostarsi di quanto necessario per ragioni tecniche, funzionali e ambientali. 1 bis. Le linee interne alla viabilità nella zonizzazione non hanno valore vincolante.	a) opere di attraversamento; b) opere di servizio o arredo; c) opere funzionali a proprietà laterali, compatibilmente con le norme di settore; d) opere per difesa del suolo. B) Disposizioni particolari. 1. Il tracciato e la dimensione di viabilità prevista, compresi percorsi ciclabili, valgono come indicazione di massima. L'opera può discostarsi di quanto necessario per ragioni tecniche, funzionali e ambientali. 1 bis. Le linee interne alla viabilità nella zonizzazione non hanno valore vincolante. 1 ter. La Tangenziale sud di Udine, appartenente alla viabilità extraurbana regionale di primo livello, è rappresentata nelle planimetrie della zonizzazione mediante le aree di acquisizione, così come definite dal piano particellare d'esproprio del Progetto preliminare. Tali aree comprendono altresì gli adeguamenti della viabilità esistente in corrispondenza delle interconnessioni con il tracciato principale e, con apposita simbologia, le aree di mitigazione e riqualificazione ambientale, così come definite dal Progetto preliminare. Le aree di acquisizione valgono come indicazioni di massima e potranno essere variate per esigenze tecnico-funzionali, entro le fasce di rispetto stradale, qualora non si prevedano ulteriori aree da assoggettare ad esproprio. Le fasce di rispetto stradale sono quelle definite dall'art. 6 delle Norme di attuazione del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica. Sono vietati gli accessi diretti lungo il tracciato principale della Tangenziale sud di Udine. Con apposita simbologia sono altresì indicate le aree di mitigazione e riqualificazione ambientale connesse al progetto della Tangenziale sud di Udine, comprendenti:
2. Gli enti pubblici possono adeguare la viabilità esistente, anche per realizzare percorsi ciclabili e pedonali e opere di servizio e arredo, anche mediante allargamento, indipendentemente da previsioni di zona. 3. Il Comune può prescrivere arretramento di opere per realizzare o adeguare viabilità, anche per percorsi ciclabili e pedonali e opere di servizio e arredo, e per assicurarne rispetto e per visibilità, indipendentemente da previsioni di zona. 4. L'accesso ad area diversa da pertinenza stradale: a) in zone E e in area di <u>Prp Pac</u> non classificata zona A su viabilità di grande comunicazione e di interesse regionale è realizzato canalizzato; b) in zone E se nuovo è realizzato distante da esistenti almeno: 1) su viabilità di grande comunicazione: m 600; 2) su viabilità di interesse regionale: m 300. 5. In ambiti di <u>Prp Pac</u> e in lotti serviti da strade diverse il Comune può prescrivere spostamento, adeguamento e uso coordinato di accessi. 6. Per percorsi ciclabili il Comune può formare un progetto per	- aree a verde per formazione di prato di nuova semina, fascia arbustiva, fascia boscata, ecc., con funzioni di inserimento ambientale e connessione ecologica, e interventi di miglioramento della vegetazione esistente; - aree a verde alberato con funzioni di bacini di dispersione delle acque di ruscellamento superficiale e di piattaforma stradale post depurazione; - aree agricole destinate ad ospitare il trapianto di zolle di prato stabile esistenti nel sedime interessato dal tracciato, nel rispetto delle disposizioni vigenti in materia; - aree a prato stabile di buone/ottime condizioni ecologiche da acquisire e avviare a gestione conservativa a favore di Enti competenti secondo le procedure previste dalla LR 9/2005; - aree di riqualificazione ambientale tra le SP 95 e 10 a nord di <u>Sclauinico</u> in Comune di <u>Lestizza</u>. 2. Gli enti pubblici possono adeguare la viabilità esistente, anche per realizzare percorsi ciclabili e pedonali e opere di servizio e arredo, anche mediante allargamento, indipendentemente da previsioni di zona. 3. Il Comune può prescrivere arretramento di opere per realizzare o adeguare viabilità, anche per percorsi ciclabili e pedonali e opere di servizio e arredo, e per assicurarne rispetto e per visibilità, indipendentemente da previsioni di zona. 4. L'accesso ad area diversa da pertinenza stradale: a) in zone E e in area di <u>Pac</u> non classificata zona A su viabilità di grande comunicazione e di interesse regionale è realizzato canalizzato; b) in zone E se nuovo è realizzato distante da esistenti almeno: 1) su viabilità di grande comunicazione: m 600; 2) su viabilità di interesse regionale: m 300. 5. In ambiti di <u>Pac</u> e in lotti serviti da strade diverse il Comune può prescrivere spostamento, adeguamento e uso coordinato di accessi. 6. Per percorsi ciclabili il Comune può formare un progetto per

un sistema generale, connesso con piani e progetti sovraordinati e interconnesso con altri sistemi di trasporto locale. 7. La viabilità prevista in zone E ove comportante una rilevante alterazione paesaggistica è fiancheggiata da verde preminentemente autoctono a macchie. 8. La strada <i>regionale</i> 13 è soggetta a ristrutturazione per il tratto da confine comunale ovest a tangenziale sud presso Basagliapenta. 9. La strada provinciale 10 è soggetta a ristrutturazione. 10. Opere per viabilità, ferrovia e acqua possono essere realizzate di iniziativa pubblica anche in assenza di Prp <u>Pac</u> anche dove il Prp <u>Pac</u> è previsto. 11. La realizzazione di insediamenti nuovi in adiacenza a ferrovia è subordinata a recintazione del terreno presso ferrovia. <u>11 bis. Le acque provenienti dalla sede ferroviaria e dai fossi laterali sono lasciate defluire nei terreni circostanti. Viceversa è vietato di scaricare nei fossi laterali alla sede ferroviaria acque di qualunque natura.</u> 12. Gli interventi su corso d'acqua rispettano i criteri seguenti: a) per manufatti in alveo: 1) manutenzione e ripristino sono realizzati limitandosi all'impiego di elementi prefabbricati di calcestruzzo; 2) la scelta dei materiali è compiuta mirando alla naturalizzazione dei luoghi; 3) i manufatti ed opere contenenti aspetti storico-documentali, quali lavatoi, passerelle e altro resti di un rapporto consolidato tra popolazione e corso d'acqua sono mantenuti e conservati; b) per sponde e alveo: 1) il rivestimento di sponde inclinate è realizzato con criteri di ingegneria naturalistica. Resta salva l'applicazione della norma di cui al punto 2); 2) le sponde inclinate possono essere cementate nelle zone di erosione, limitatamente alla parte normalmente sommersa; 3) i salti di fondo sono realizzati di pietra, a gradoni di altezza limitata; c) per vegetazione ripariale: 1) le formazioni arboree sono mantenute o ricostituite. Restano salve le esigenze di funzionalità idraulica; 2) la manutenzione delle formazioni arboree è ammessa solo mediante taglio di ceduzione, taglio fito-sanitario, sbrancamento e sfoltimento, nel periodo da novembre a marzo; 3) le nuove formazioni arboree nuove sono realizzate preminentemente mediante acero campestre (<i>Acer campestre</i>), olmo campestre (<i>Ulmus minor</i>), salice bianco (<i>Salix alba</i>) e pioppo (<i>Populus spp.</i>). Restano salve le esigenze di funzionalità idraulica; 4) è vietato l'impianto di robinia (<i>Robinia pseudoacacia</i>).	un sistema generale, connesso con piani e progetti sovraordinati e interconnesso con altri sistemi di trasporto locale. 7. La viabilità prevista in zone E ove comportante una rilevante alterazione paesaggistica è fiancheggiata da verde preminentemente autoctono a macchie. 8. La strada <i>regionale</i> 13 è soggetta a ristrutturazione per il tratto da confine comunale ovest a tangenziale sud presso Basagliapenta. 9. La strada provinciale 10 è soggetta a ristrutturazione. 10. Opere per viabilità, ferrovia e acqua possono essere realizzate di iniziativa pubblica anche in assenza di <u>Pac</u> anche dove il <u>Pac</u> è previsto. 11. La realizzazione di insediamenti nuovi in adiacenza a ferrovia è subordinata a recintazione del terreno presso ferrovia. <u>11 bis. Le acque provenienti dalla sede ferroviaria e dai fossi laterali sono lasciate defluire nei terreni circostanti. Viceversa è vietato di scaricare nei fossi laterali alla sede ferroviaria acque di qualunque natura.</u> 12. Gli interventi su corso d'acqua rispettano i criteri seguenti: a) per manufatti in alveo: 1) manutenzione e ripristino sono realizzati limitandosi all'impiego di elementi prefabbricati di calcestruzzo; 2) la scelta dei materiali è compiuta mirando alla naturalizzazione dei luoghi; 3) i manufatti ed opere contenenti aspetti storico-documentali, quali lavatoi, passerelle e altro resti di un rapporto consolidato tra popolazione e corso d'acqua sono mantenuti e conservati; b) per sponde e alveo: 1) il rivestimento di sponde inclinate è realizzato con criteri di ingegneria naturalistica. Resta salva l'applicazione della norma di cui al punto 2); 2) le sponde inclinate possono essere cementate nelle zone di erosione, limitatamente alla parte normalmente sommersa; 3) i salti di fondo sono realizzati di pietra, a gradoni di altezza limitata; c) per vegetazione ripariale: 1) le formazioni arboree sono mantenute o ricostituite. Restano salve le esigenze di funzionalità idraulica; 2) la manutenzione delle formazioni arboree è ammessa solo mediante taglio di ceduzione, taglio fito-sanitario, sbrancamento e sfoltimento, nel periodo da novembre a marzo; 3) le nuove formazioni arboree nuove sono realizzate preminentemente mediante acero campestre (<i>Acer campestre</i>), olmo campestre (<i>Ulmus minor</i>), salice bianco (<i>Salix alba</i>) e pioppo (<i>Populus spp.</i>). Restano salve le esigenze di funzionalità idraulica; 4) è vietato l'impianto di robinia (<i>Robinia pseudoacacia</i>).
..... OMISSIS	 OMISSIS

TABELLE

Tab. 1. Limiti di distanza.

Opera	m
Acqua pubblica a cielo aperto (sponda di magra o piede di argine)	10
Acquedotto (adduttrice esterna a strada)	3
Cimitero (limite di impianto)	200 (1)
Condotta irrigua di adduzione	3 (1a)
Condotta irrigua di distribuzione di diametro interno superiore a cm 30	2 (1b)
Condotta irrigua di distribuzione di diametro interno fino a cm 30	1,5 (1b)
Depuratore, dissabbiatore, decantatore (limite di impianto)	100
Elettrodotto (conduttori) e cabina di trasformazione	(2)
Fabbrica di esplosivi	(3)
Ferrovia (rotaia più vicina)	30 (4)
Ferrovia (rotaia più vicina)	6 (5)
Ferrovia (rotaia più vicina)	50 (5a)
Ferrovia (rotaia più vicina)	50 (5b)
Ferrovia (rotaia più vicina)	(5c)

TABELLE

Tab. 1. Limiti di distanza.

Opera	m
Acqua pubblica a cielo aperto (sponda di magra o piede di argine)	10
Acquedotto (adduttrice esterna a strada)	3
Cimitero (limite di impianto)	200 (1)
Condotta irrigua di adduzione	3 (1a)
Condotta irrigua di distribuzione di diametro interno superiore a cm 30	2 (1b)
Condotta irrigua di distribuzione di diametro interno fino a cm 30	1,5 (1b)
Depuratore, dissabbiatore, decantatore (limite di impianto)	100
Elettrodotto (conduttori) e cabina di trasformazione	(2)
Fabbrica di esplosivi	(3)
Ferrovia (rotaia più vicina)	30 (4)
Ferrovia (rotaia più vicina)	6 (5)
Ferrovia (rotaia più vicina)	50 (5a)
Ferrovia (rotaia più vicina)	50 (5b)
Ferrovia (rotaia più vicina)	(5c)

<u>Ferrovia (ciglio del fosso laterale, cunetta o ciglio di sterzo)</u> <table> <tr><td>Gasdotto (cabina di decompressione, recintazione)</td><td>50 (6)</td></tr> <tr><td>Gasdotto (dorsale o allacciamento comunale)</td><td>20 (6)</td></tr> <tr><td>Strada regionale, in zone E e V fronteggianti</td><td>30 (7)(9)</td></tr> <tr><td>Strada provinciale o comunale, in zone E e V fronteggianti</td><td>20 (7)(9)</td></tr> <tr><td>Strada vicinale, in zone E e V fronteggianti</td><td>10 (7)(9)</td></tr> <tr><td>Tangenziale sud, in zone E e V fronteggianti</td><td>(8)</td></tr> </table> (1) O distanza minore prevista da decreti di riduzione. (1a) Dal limite esterno della condotta. (1b) Dall'asse della condotta. (2) Secondo decreto ministeriale. In ogni caso gli edifici e il loro esterno immediato in cui sia prevista una permanenza di persone superiore a 4 ore al giorno rispettano una distanza tale che l'induzione magnetica non vi superi: a) in genere: microT 3. b) in area priva e non prevista in programma comunale o convenzione esistente dotata di opere di urbanizzazione: microT 0,4. (3) Secondo zonizzazione. (4) Edifici o manufatti di qualsiasi specie. (5) Piante, siepi, muriccioli di cinta, steccati o recinzioni in genere. <u>Per le opere di altezza inferiore a m 1,5 la distanza è ridotta a m 5.</u> (5a) Fornaci, fucine e fonderie. (5b) Boschi. (5c) <u>Deposito di materie pericolose o insalubri o costruzione di opere per la loro conduzione: distanza tale che non possa arrecarsi pregiudizio all'esercizio ferroviario.</u> (5d) <u>Scavi e canali: non inferiore alla profondità, e comunque non inferiore a m 3.</u> (6) Entro il limite di distanza sono vietate anche fognature e canalizzazioni chiuse. (7) In corrispondenza di incroci e biforcazioni la distanza è incrementata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti di distacco, la cui lunghezza a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia uguale al doppio della distanza di cui alla tabella, e il terzo lato costituito dalla retta congiungente i due punti estremi. (8) Secondo zonizzazione, assumendosi convenzionalmente strada una fascia di m 20 al centro dei limiti ivi previsti. (9) In zona V1 la distanza è ridotta a m 5 in centro abitato. Nota: La rappresentazione grafica di limiti di distanza e linee di infrastrutture è indicativa. La distanza prevista dalla tabella 1 è applicata rispetto alla posizione delle opere verificata in sede di <u>Prp Pac</u> e/o progetto.	Gasdotto (cabina di decompressione, recintazione)	50 (6)	Gasdotto (dorsale o allacciamento comunale)	20 (6)	Strada regionale, in zone E e V fronteggianti	30 (7)(9)	Strada provinciale o comunale, in zone E e V fronteggianti	20 (7)(9)	Strada vicinale, in zone E e V fronteggianti	10 (7)(9)	Tangenziale sud, in zone E e V fronteggianti	(8)	<u>Ferrovia (ciglio del fosso laterale, cunetta o ciglio di sterzo)</u> <table> <tr><td>Gasdotto (cabina di decompressione, recintazione)</td><td>50 (6)</td></tr> <tr><td>Gasdotto (dorsale o allacciamento comunale)</td><td>20 (6)</td></tr> <tr><td>Strada regionale, in zone E e V fronteggianti</td><td>30 (7)(9)</td></tr> <tr><td>Strada provinciale o comunale, in zone E e V fronteggianti</td><td>20 (7)(9)</td></tr> <tr><td>Strada vicinale, in zone E e V fronteggianti</td><td>10 (7)(9)</td></tr> <tr><td>Tangenziale sud, in zone E e V fronteggianti</td><td>40 (8)</td></tr> </table> (1) O distanza minore prevista da decreti di riduzione. (1a) Dal limite esterno della condotta. (1b) Dall'asse della condotta. (2) Secondo decreto ministeriale. In ogni caso gli edifici e il loro esterno immediato in cui sia prevista una permanenza di persone superiore a 4 ore al giorno rispettano una distanza tale che l'induzione magnetica non vi superi: a) in genere: microT 3. b) in area priva e non prevista in programma comunale o convenzione esistente dotata di opere di urbanizzazione: microT 0,4. (3) Secondo zonizzazione. (4) Edifici o manufatti di qualsiasi specie. (5) Piante, siepi, muriccioli di cinta, steccati o recinzioni in genere. <u>Per le opere di altezza inferiore a m 1,5 la distanza è ridotta a m 5.</u> (5a) Fornaci, fucine e fonderie. (5b) Boschi. (5c) <u>Deposito di materie pericolose o insalubri o costruzione di opere per la loro conduzione: distanza tale che non possa arrecarsi pregiudizio all'esercizio ferroviario.</u> (5d) <u>Scavi e canali: non inferiore alla profondità, e comunque non inferiore a m 3.</u> (6) Entro il limite di distanza sono vietate anche fognature e canalizzazioni chiuse. (7) In corrispondenza di incroci e biforcazioni la distanza è incrementata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti di distacco, la cui lunghezza a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia uguale al doppio della distanza di cui alla tabella, e il terzo lato costituito dalla retta congiungente i due punti estremi. (8) <u>Secondo zonizzazione, assumendosi convenzionalmente strada una fascia di m 20 al centro dei limiti ivi previsti.</u> (9) In zona V1 la distanza è ridotta a m 5 in centro abitato. Nota: La rappresentazione grafica di limiti di distanza e linee di infrastrutture è indicativa. La distanza prevista dalla tabella 1 è applicata rispetto alla posizione delle opere verificata in sede di <u>Prp Pac</u> e/o progetto.	Gasdotto (cabina di decompressione, recintazione)	50 (6)	Gasdotto (dorsale o allacciamento comunale)	20 (6)	Strada regionale, in zone E e V fronteggianti	30 (7)(9)	Strada provinciale o comunale, in zone E e V fronteggianti	20 (7)(9)	Strada vicinale, in zone E e V fronteggianti	10 (7)(9)	Tangenziale sud, in zone E e V fronteggianti	40 (8)
Gasdotto (cabina di decompressione, recintazione)	50 (6)																								
Gasdotto (dorsale o allacciamento comunale)	20 (6)																								
Strada regionale, in zone E e V fronteggianti	30 (7)(9)																								
Strada provinciale o comunale, in zone E e V fronteggianti	20 (7)(9)																								
Strada vicinale, in zone E e V fronteggianti	10 (7)(9)																								
Tangenziale sud, in zone E e V fronteggianti	(8)																								
Gasdotto (cabina di decompressione, recintazione)	50 (6)																								
Gasdotto (dorsale o allacciamento comunale)	20 (6)																								
Strada regionale, in zone E e V fronteggianti	30 (7)(9)																								
Strada provinciale o comunale, in zone E e V fronteggianti	20 (7)(9)																								
Strada vicinale, in zone E e V fronteggianti	10 (7)(9)																								
Tangenziale sud, in zone E e V fronteggianti	40 (8)																								
Comune di Basiliano PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE Aggiornamenti: Varianti (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7), (8), 9, (10), (11), 13. (n): Variante non modificante questo elaborato.  Testo coordinato OBIETTIVI. STRATEGIE. LIMITI DI FLESSIBILITA'. TESTO VIGENTE	Comune di Basiliano PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE Aggiornamenti: Varianti (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7), (8), 9, (10), (11), 13. (n): Variante non modificante questo elaborato.  Testo coordinato OBIETTIVI. STRATEGIE. VARIANTE																								

..... OMISSIS 13. VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE - VIABILITA' DI INTERESSE REGIONALE. 13.1. Obiettivo: 1. Miglioramento di collegamenti regionali e interregionali. 2. Sottrazione da centri abitati di traffico di scorrimento. 3. Razionalizzazione di rapporti con insediamenti. 13.2. Strategie: 1. Costituzione di tangenziale sud di Udine. 2. Ristrutturazione di strada provinciale 10. 3. Disciplina di accessi. 13.3. Limiti di flessibilità: 1. Sono ammesse modifiche e integrazioni di <i>viabilità di grande comunicazione e viabilità di interesse regionale</i> per: a) adeguamento a stato di fatto; b) adeguamento a progetto di ente realizzatore; c) spostamenti di tracciato <i>fino a distanza di metri 400</i>; d) trasformazione o adeguamento di intersezioni; e) rettifica di curve; f) adeguamento di caratteristiche tecniche; g) realizzazione di opere di servizio e arredo; h) trasformazione di <i>viabilità prevista in viabilità esistente</i>, dopo realizzata.	 OMISSIS 13. VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE - VIABILITA' DI INTERESSE REGIONALE. 13. VIABILITA EXTRAURBANA REGIONALE DI PRIMO LIVELLO 13.1. Obiettivo: 1. Miglioramento di collegamenti regionali e interregionali. 2. Sottrazione da centri abitati di traffico di scorrimento. 3. Razionalizzazione di rapporti con insediamenti. 13.2. Strategie: 1. Costituzione di tangenziale sud di Udine e opere di mitigazione connesse. 2. Ristrutturazione di strada provinciale 10. 3. Disciplina di accessi. 13.3. Limiti di flessibilità: 1. Sono ammesse modifiche e integrazioni di <i>viabilità di grande comunicazione e viabilità di interesse regionale</i> per: a) adeguamento a stato di fatto; b) adeguamento a progetto di ente realizzatore; c) spostamenti di tracciato fino a distanza di metri 400; d) trasformazione o adeguamento di intersezioni; e) rettifica di curve; f) adeguamento di caratteristiche tecniche; g) realizzazione di opere di servizio e arredo; h) trasformazione di viabilità prevista in viabilità esistente, dopo realizzata. 13.3. Livello di coerenza: 1. Le modifiche che superino i limiti di cui all'art. 4, comma 1, lett. d) della LR 21/2015 potranno essere effettuate solo con lo strumento dell'accordo di programma di cui agli artt. 19 e 20 della LR 7/2000. 2. Sono vietati gli accessi diretti lungo il tracciato principale della Tangenziale sud di Udine.
---	--

AZIONE 4.2: conferma azzonativa della previsione del tracciato della tangenziale sud di Udine e modifica di destinazione urbanistica per l'introduzione delle opere di compensazione ambientale.

Per quanto riguarda il livello strutturale del PRGC vigente, l'obiettivo consiste nel confermare l'elaborato denominato "Strategia di Piano". Esso infatti già riporta il tracciato dell'opera, che si può ritenere corretto vista la marcata rappresentazione schematica della rappresentazione cartografica.

Per quanto attiene il livello operativo del PRGC vigente, l'obiettivo consiste nel modificare il tracciato già presente nella zonizzazione vigente riportando le aree di acquisizione così come definite dal progetto preliminare approvato nel 2012. Analogamente vengono esattamente riportate le aree di acquisizione conseguenti alla ristrutturazione di strade comunali e provinciali, anch'esse comprese nel progetto citato.

Vengono inoltre identificate con apposita simbologia le aree per le opere di mitigazione ambientale non presenti nella cartografia vigente, in particolare quelle ubicate al limite sud e est al confine con Lestizza e Campofornido.

Le modifiche azzonative del livello operativo riguardano:

- per le opere di mitigazione connesse al tracciato, variazioni da zona omogenea "E4 – di interesse agricolo paesaggistico" a zona omogenea "Viabilità extraurbana di primo livello di progetto (aree di acquisizione della Tangenziale sud di Udine e opere di mitigazione connesse)".

La Variante introduce inoltre le fasce di rispetto stradale nella misura di 40 m., in ottemperanza all'art. 6, co. 1, lett. b) delle NdiA del PRITMML applicabili al tracciato principale della Tangenziale sud e le fasce di rispetto afferenti le viabilità comunali e provinciali interessate dal progetto in applicazione delle normative vigenti in materia.

COMPONENTI AMBIENTALI:

FATTORI CLIMATICI: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale. Infatti, l'azione non altera in alcun modo le caratteristiche fisiche del territorio, non produce variazioni delle condizioni climatiche, non influisce sul fenomeno denominato "effetto serra" né sull'evoluzione dei ghiacciai e sul ciclo idrologico.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

ARIA: l'azione prevista avrà effetti positivi indiretti su questa componente. Infatti, i potenziali impatti previsti su questa componente e descritti nel Capitolo del presente Rapporto Ambientale relativo allo stato dell'arte di quest'ultima confermano che i valori ottenuti per i microinquinanti Benzene, Cadmio, Nichel e Benzopirene nelle simulazioni post operam risultano nettamente inferiori agli standard di qualità dell'aria riportati nella normativa vigente. Per quanto riguarda le classi di valori degli inquinanti più significativi (PM10, PM2.5 e NOx), si evidenzia che l'ambito afferente la SS 13 avrà un beneficio generalizzato sulle concentrazioni attese di PM10, PM 2.5 e NOx, grazie al trasferimento del traffico di attraversamento sul nuovo tracciato viario in esame. Allo stesso tempo la qualità dell'aria nell'ambito circostante il tracciato della tangenziale subirà un lieve peggioramento, comunque contenuto entro i limiti di legge per le polveri. Peggioramenti più significativi sono previsti per gli ossidi di azoto, valori comunque all'interno dei limiti di legge e che interessano per larga parte aree non edificate. In questo caso, tuttavia, poiché il territorio attraversato è agricolo, gli effetti su questa componente possono essere considerati poco significativi o nulli. Infine, la realizzazione del II° lotto della Tangenziale sud comporterà un miglioramento delle condizioni del clima acustico in corrispondenza di tutte le postazioni analizzate.

MONITORAGGIO: il monitoraggio dell'impatto dell'azione su questa componente ambientale sarà effettuato secondo le modalità che caratterizzano l'azione C, da coordinarsi anche con i contenuti del Capitolo 6 - MODALITÀ DI MONITORAGGIO DELLE COMPONENTI AMBIENTALI, Paragrafo 6.1 – Atmosfera e Paragrafo 6.4 Rumore dell'Allegato allo screening di V.I.A. denominato Piano di Monitoraggio Ambientale.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di scala locale
Temporalità dell'effetto	di medio e lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (positiva)

ACQUA: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale, in quanto non altera la qualità delle risorse idriche superficiali, sotterranee e a specifica destinazione d'uso o delle acque marino - costiere e biodiversità marino costiera, non modifica la quantità delle risorse idriche superficiali e sotterranee né i consumi idrici.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

SUOLO E SOTTOSUOLO: La conferma azzonativa produce consumo di suolo. Il grado di significatività dell'impatto dipenderà dai differenti effetti in termini di occupazione e di impermeabilizzazione del suolo. Come evidenziato nel Capitolo del presente Rapporto Ambientale relativo a questa componente, è stato evidenziato come il tratto Basagliapenta – Campoformido presenta un valore agronomico 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. L'impatto sul comparto agricolo, più che in termini di sottrazione di superficie agricola utilizzata è stato valutato mediante l'evidenziazione delle interferenze dell'opera sull'estensione territoriale delle aziende agricole presenti e sul locale sistema agricolo più in generale. Invece, in relazione alle condizioni morfologiche e litostratigrafiche accertate lo studio sullo stato dell'arte esclude qualsiasi rischio di natura geostatica, anche in relazione agli effetti della costruzione dell'infrastruttura viaria.

MONITORAGGIO: il monitoraggio consisterà nella verifica delle modalità di realizzazione dell'opera principale come prevista dal progetto, delle opere di mitigazione a questo connesse e delle opere di inserimento ambientale previste dall'AdP. Inoltre il monitoraggio consisterà nella verifica del rispetto delle tempistiche e della consequenzialità previste dall'AdP in relazione alla realizzazione degli interventi.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

FLORA, FAUNA E BIODIVERSITÀ: l'azione non ha alcuna influenza su questa componente ambientale.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

PAESAGGIO: le modifiche previste sono in continuità con quelle già previste per il territorio, legate principalmente alla conferma azzonativa di quanto già previsto negli strumenti di pianificazione vigenti. In ogni caso, l'azione non interessa emergenze storico-architettoniche ed archeologiche né emergenze naturalistiche vincolate e/o tutelate, non si configura come detrattore paesaggistico, poiché si inserisce in un sistema già antropizzato. Pertanto, anche la fruizione percettivo-psico-visiva verrebbe ridotta.

MONITORAGGIO: non è previsto alcun tipo di monitoraggio, poiché l'azione non ha incidenza sulla componente.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativa (negativa)

COMPONENTI SOCIO – ECONOMICHE:

URBANISTICA: l'effetto si configura come conferma dei contenuti dello strumento urbanistico vigente.

MONITORAGGIO: non è previsto alcun tipo di monitoraggio, se non la verifica della conclusione del procedimento amministrativo relativo all'AdP per l'ottenimento della conformità urbanistica del progetto attraverso la ratifica dell'AdP.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di scala locale
Temporalità dell'effetto	di medio e lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (positiva)

VIABILITA' E MOBILITA': da un punto di vista viabilistico, la fattibilità dell'azione garantirebbe la realizzabilità dell'opera.

MONITORAGGIO: non è previsto alcun tipo di monitoraggio, poiché l'azione ha un'incidenza positiva sulla componente socio – economica.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	significativo (positivo)

POPOLAZIONE E SALUTE UMANA: l'azione comporterà effetti positivi su questa componente, che andranno a condizionare l'assetto futuro della rete stradale interessata. Ci si attende infatti che in base al decremento dei volumi di traffico possano essere avviati processi di riqualificazione che riguardino gli ambiti urbani afferenti i principali assi della rete, in particolare inerenti i processi di re - insediamento di attività commerciali e di servizi lungo la SS 13 Pontebbana a Basagliapenta. Inoltre, l'impatto che l'opera determina sul comparto agricolo è poco significativa nel tratto compreso tra la frazione di Nespolo e quella di Basagliapenta, ovvero sulla rete di viabilità che collega e distribuisce le zone ad uso agricolo afferenti i due abitati. La realizzazione dell'opera creerà una frammentazione della continuità della rete viaria, ma la previsione di due cavalcavia permetterà la movimentazione con allungamenti di percorso contenuti ed accettabili. Infine, nella zona di Orgnano il nuovo progetto pur risultando carente nel garantire i collegamenti con i fondi che vengono frammentati dall'opera, non provoca eccessive interferenze, grazie ai numerosi passaggi previsti.

MONITORAGGIO: in relazione a questa componente ambientale risulterà necessario verificare l'effettiva messa in atto dei programmi previsti, secondo i contenuti progettuali proposti, nell'ottica del miglioramento e della valorizzazione del territorio interessato.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (positivo)



VARIANTE N. 20 AL P.R.G. CVIGENTE – ZONIZZAZIONE



AdIP - VARIANTE AL P.R.G.C. VIGENTE – ZONIZZAZIONE

AZIONE 4.3: modifica della viabilità nel P.O. e nel P.S.:

AZIONE 4.3.1 - trasformazione intersezione esistente in rotatoria tra la SS13, via Gianbattista Tiepolo e via Friuli, nella frazione di Basagliapenta;

AZIONE 1.3.2 – sistemazione dell'area a parcheggio tra via Codroipo (SS13) e Piazza S. Valentino, nella frazione di Basagliapenta.

L'obiettivo consiste nell'introduzione, sulla cartografia di PRGC vigente denominata "Zonizzazione" della modifica del disegno dell'intersezione a rotatoria tra la SS 13 "Pontebbana", via Gianbattista Tiepolo e via Friuli, nella frazione di Basagliapenta, quale intervento d'inserimento territoriale strettamente connesso all'opera in argomento, così come precisato nell'AdP, all'art. 2 e nella modifica progettuale che comporta la sistemazione dell'area a parcheggio tra via Codroipo (SS13) e Piazza S. Valentino, nella frazione di Basagliapenta, così come precisato nell'AdP, all'art. 3. Quest'ultima azione non comporta modifica della zonizzazione perché l'area è già classificata nello strumento urbanistico vigente come viabilità.

COMPONENTI AMBIENTALI:

FATTORI CLIMATICI: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale. Infatti, l'azione non altera in alcun modo le caratteristiche fisiche del territorio, non produce variazioni delle condizioni climatiche, non influisce sul fenomeno denominato "effetto serra" né sull'evoluzione dei ghiacciai e sul ciclo idrologico.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

ARIA: in generale, l'azione non ha alcuna influenza su questa componente ambientale. Per quanto riguarda l'introduzione negli elaborati di Variante dell'intersezione a rotatoria, essa produce effetti positivi perché la realizzazione dell'intersezione consente la fluidificazione del traffico in un punto strategico della viabilità comunale, riducendo le emissioni in atmosfera dovute a traffico veicolare.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale, se non inerenti la progettazione e la realizzazione della rotatoria.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	molto significativo (positivo)

ACQUA: l'azione non ha effetti diretti e indiretti su questa componente ambientale, in quanto non altera la qualità delle risorse idriche superficiali, sotterranee e a specifica destinazione d'uso o delle acque marino - costiere e biodiversità marino costiera, non modifica la quantità delle risorse idriche superficiali e sotterranee né i consumi idrici.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

SUOLO E SOTTOSUOLO: l'azione produce effetti diretti positivi su questa componente, poiché le modifiche si configurano su porzioni di mappali che erano già destinati a viabilità per quanto riguarda il parcheggio a Basagliapenta. Il recepimento della rotatoria così conformata nella cartografia di Piano garantirebbe un minor uso del suolo rispetto a quella già recepita.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale, se non relativo al procedimento dell'AdP ed alla conseguente progettazione e realizzazione degli interventi.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	poco significativo (positivo)

FLORA, FAUNA E BIODIVERSITA': l'azione non ha alcuna influenza su questa componente ambientale.

MONITORAGGIO: l'azione non necessita di monitoraggio rispetto a questa componente ambientale.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

PAESAGGIO: le modifiche adottate sono in continuità con quelle già presenti nel territorio, legate alla realizzazione del tracciato. In ogni caso, l'azione la sistemazione dell'area parcheggio a Basagliapenta e la realizzazione della rotatoria non interessano emergenze storico-architettoniche ed archeologiche nè emergenze naturalistiche vincolate e/o tutelate, non si configurano come detrattori paesaggistici, poiché si inseriscono in un sistema già antropizzato, ai limiti di quello agricolo, sistemi entrambi conformati come tali tenendo conto della presenza sul territorio della tangenziale sud di Udine già nei precedenti strumenti urbanistici. La fruizione percettivo-psico-visiva sarebbe ridotta poiché lo è anche dimensionalmente la nuova rotatoria rispetto a quella già presente nello strumento urbanistico. Per quanto riguarda l'area parcheggio, la sua sistemazione addurrebbe effetti di miglioramento nella fruizione dell'intorno.

MONITORAGGIO: non è previsto alcun tipo di monitoraggio, poiché l'azione ha un'incidenza positiva su tale componente.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

COMPONENTI SOCIO – ECONOMICHE:

URBANISTICA: le modifiche azzonative sono in continuità con quelle già presenti nel PRGC vigente, legate al recepimento del tracciato dai precedenti strumenti di pianificazione. Le modifiche si configurano su porzioni di mappali che erano già destinati a viabilità. Il recepimento della rotatoria così conformata nella cartografia di Piano garantirebbe un minor impatto in termini di espropri, poiché la nuova rotatoria è dimensionalmente inferiore rispetto a quella già presente nello strumento urbanistico. La sistemazione del parcheggio a Basagliapenta non comporta alcuna modifica urbanistica, poiché l'area è già destinata a viabilità nello strumento urbanistico vigente.

MONITORAGGIO: non è previsto alcun tipo di monitoraggio, poiché l'azione ha un'incidenza positiva sulla componente socio – economica.

Qualificazione dell'effetto	/
Significatività dell'effetto	/
Spazialità dell'effetto	/
Temporalità dell'effetto	/
Totalità degli effetti	non significativa o nulla

VIABILITA' E MOBILITA': da un punto di vista viabilistico, l'azione garantirebbe la realizzabilità dell'opera. In particolare, la rotatoria così dimensionata garantirebbe la fluidificazione del traffico diminuendo drasticamente i tempi di attesa all'incrocio. La sistemazione dell'area a parcheggio definirebbe nuovi stalli per la sosta a servizio delle funzioni pubbliche e private (i.e., attività commerciali presenti nell'area).

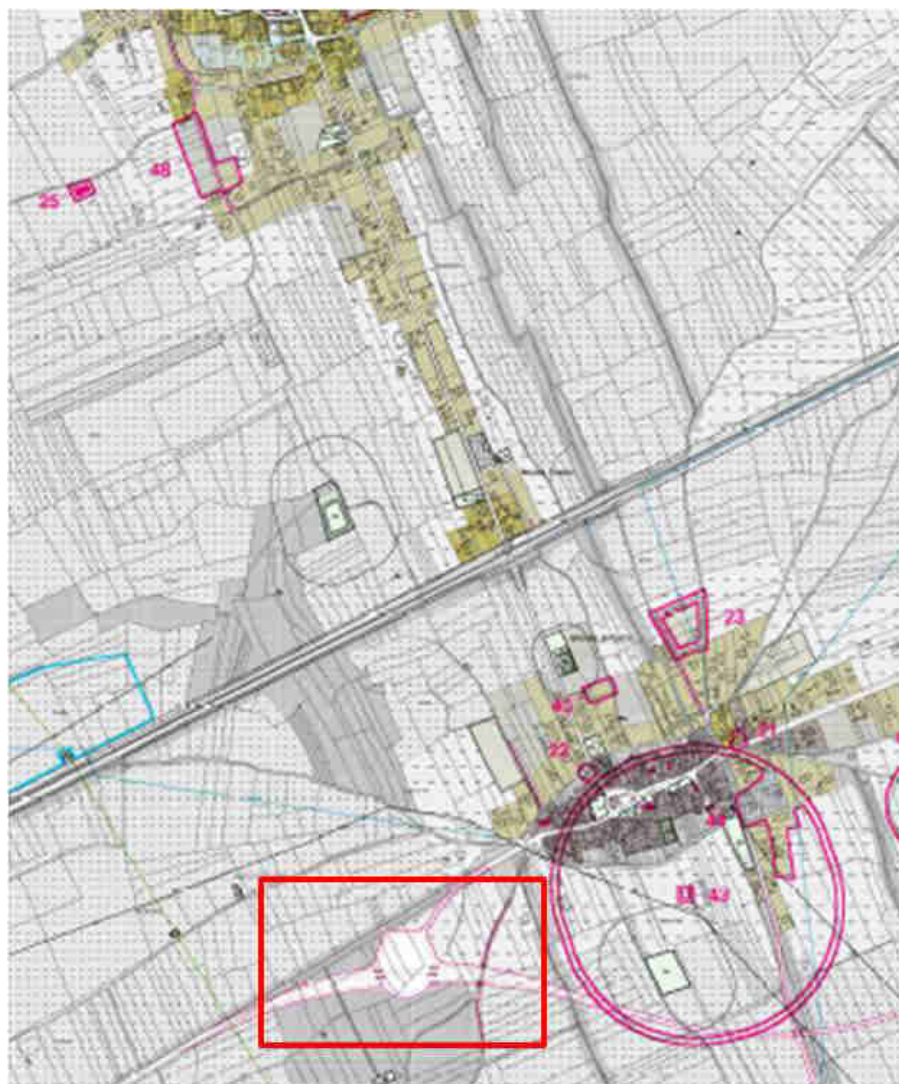
MONITORAGGIO: non è previsto alcun tipo di monitoraggio, poiché l'azione ha un'incidenza positiva sulla componente socio – economica.

Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	significativo (positivo)

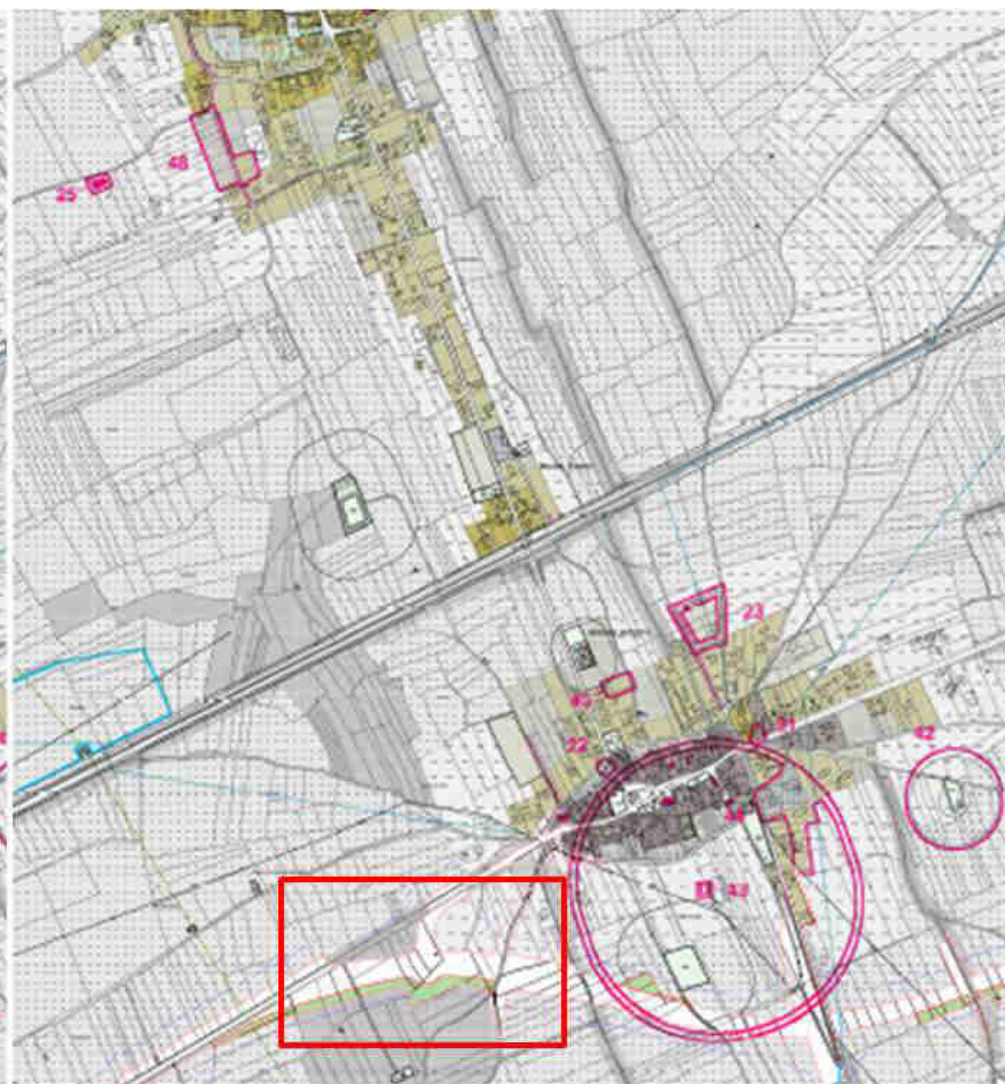
POPOLAZIONE E SALUTE UMANA: l'azione comporterà effetti positivi su questa componente, che andranno a condizionare l'assetto futuro della rete stradale interessata. Ci si attende infatti che in base al decremento dei volumi di traffico possano essere avviati processi di riqualificazione che riguardino gli ambiti urbani afferenti i principali assi della rete, in particolare inerenti i processi di re - insediamento di attività commerciali e di servizi lungo la SS 13 Pontebbana a Basagliapenta. Inoltre, l'impatto che l'opera determina sul comparto agricolo è poco significativa nel tratto compreso tra la frazione di Nespoledo e quella di Basagliapenta, ovvero sulla rete di viabilità che collega e distribuisce le zone ad uso agricolo afferenti i due abitati. La realizzazione dell'opera creerà una frammentazione della continuità della rete viaria, ma la previsione di due cavalcavia permetterà la movimentazione con allungamenti di percorso contenuti ed accettabili.

MONITORAGGIO: in relazione a questa componente ambientale risulterà necessario verificare l'effettiva messa in atto dei programmi previsti, secondo i contenuti progettuali proposti, nell'ottica del miglioramento e della valorizzazione del territorio interessato.

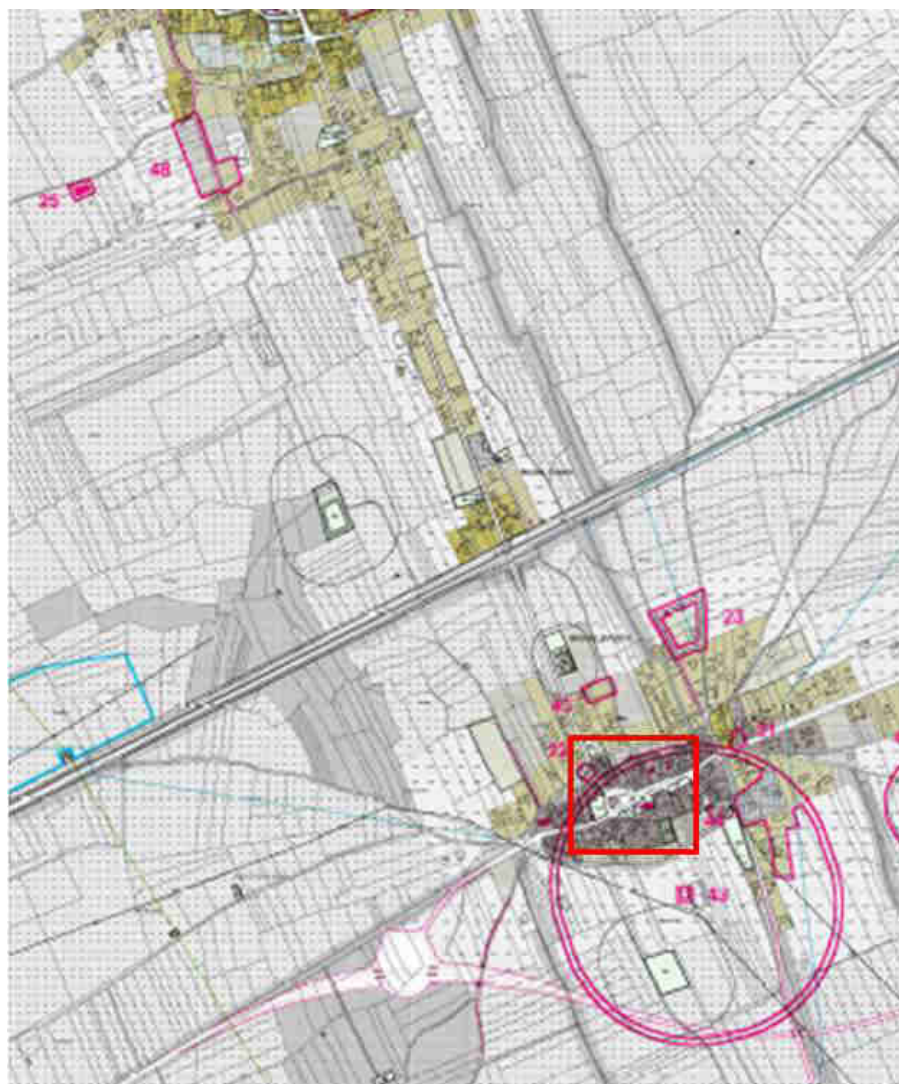
Qualificazione dell'effetto	probabile
Significatività dell'effetto	irreversibile
Spazialità dell'effetto	di area locale
Temporalità dell'effetto	di lungo periodo
Totalità degli effetti	significativa (positivo)



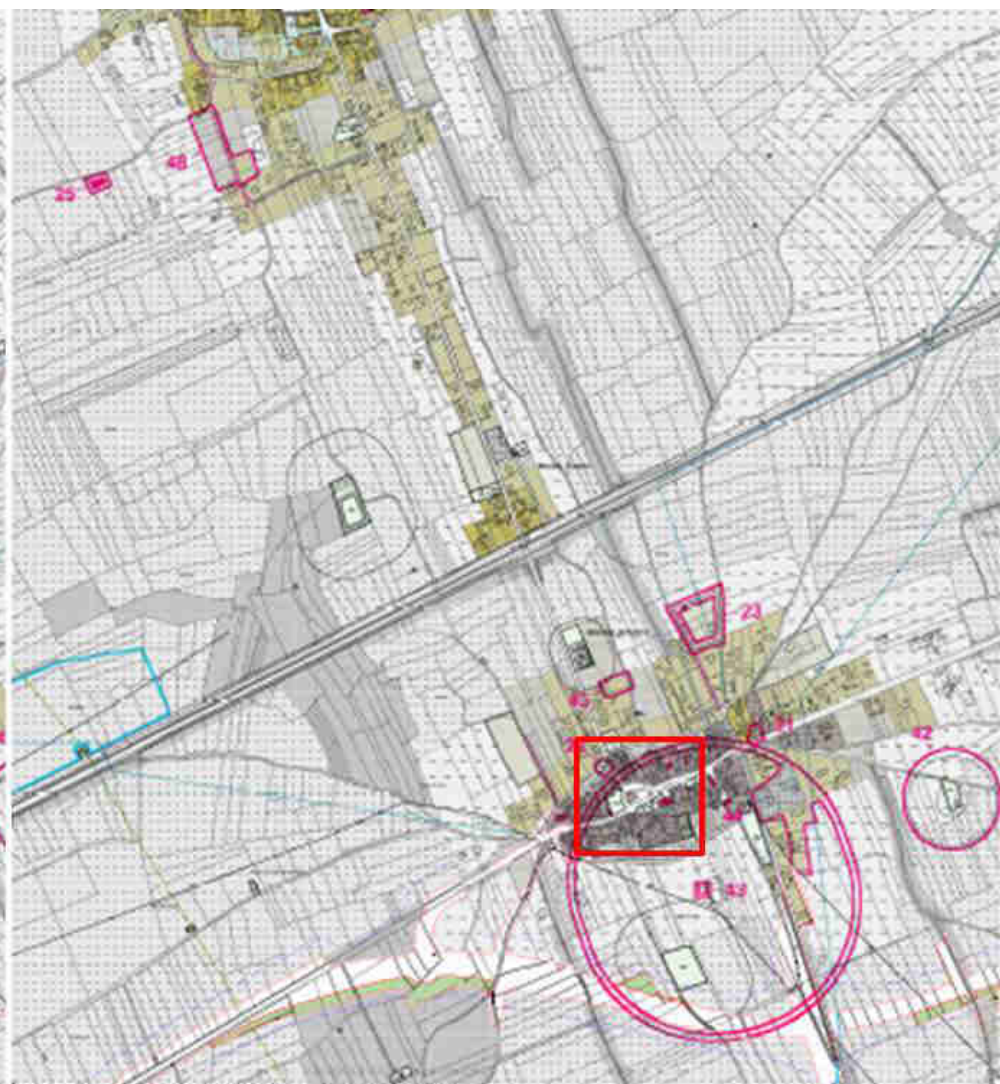
VARIANTE N. 20 AL P.R.G. CVIGENTE – ZONIZZAZIONE



AdIP - VARIANTE AL P.R.G.C. VIGENTE – ZONIZZAZIONE



VARIANTE N. 20 AL P.R.G. C. VIGENTE - ZONIZZAZIONE



AdIP - VARIANTE AL P.R.G. C. VIGENTE - ZONIZZAZIONE

6.4 RISULTATI E SINTESI DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE

Il tracciato del II lotto della Tangenziale sud di Udine attraverserà prevalentemente aree a destinazione agricola situate nei territori comunali di Pozzuolo del Friuli, Campoformido, Lestizza, e Basiliano e costituirà un collegamento essenziale per il miglioramento della rete stradale regionale, con particolare riferimento alla connessione con il sistema autostradale a sud-ovest di Udine e, conseguentemente, di tutta la direttrice stradale regionale est-ovest che storicamente collega Gorizia a Udine e a Pordenone. Il tracciato, caratterizzato da intersezioni a livelli sfalsati con la rete della viabilità esistente e dall'assenza di accessi diretti, quale completamento della rete stradale regionale di primo livello, consentirà tempi di percorrenza globalmente più brevi, maggiori livelli di sicurezza oltre che un'importante diminuzione del volume di traffico, fino all'azzeramento di quello pesante di transito, che attualmente interessa la SS 13 "Pontebbana", nel tratto di quest'ultima che attraversa il territorio densamente urbanizzato compreso tra Basagliapenta e Basaldella.

La localizzazione del tracciato del II lotto della Tangenziale sud di Udine negli strumenti urbanistici vigenti delle Amministrazioni comunali interessate e, in particolare, il successivo ottenimento della conformità urbanistica attraverso la conclusione del procedimento amministrativo relativo all'AdP, sono considerati passaggi amministrativi propedeutici al proseguimento dell'iter progettuale per la realizzazione dell'opera stessa.

L'AdP, che prevede dunque come principale obiettivo la localizzazione dell'opera strategica di preminente interesse regionale denominata *"Collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – tangenziale sud di Udine - II lotto"*, produrrà una serie di impatti sul sistema territoriale attraversato.

Come anticipato nel paragrafo del presente rapporto Ambientale relativo allo stato di fatto dell'ambiente e argomentato successivamente nell'analisi degli effetti prodotti dalle azioni dell'AdP sulle componenti ambientali e socio - economiche del territorio interessato, il primo impatto più importante e, quindi, ritenuto significativo, riguarderà l'uso del suolo agricolo. Il II lotto della Tangenziale sud di Udine interessa una superficie di circa 158 ettari di suolo quasi interamente ad uso agricolo, sviluppandosi lungo un percorso di circa 19 km (di cui 13 km circa di percorso principale e ulteriori 6 km circa di "bretelle stradali" e opere accessorie). In termini di superficie agricola utilizzata, l'utilizzo del suolo è quasi esclusivamente seminativo e, per quanto riguarda gli allevamenti, il territorio del Comune di Lestizza riveste maggiore importanza per questo comparto del settore primario.

La conclusione del procedimento relativo all'AdP produrrà effetti su un territorio connotato da un preponderante carattere rurale, tuttavia permeato da una fitta rete di relazioni socio economiche con la porzione meridionale dell'area "metropolitana" udinese. La matrice territoriale, prettamente agricola, è dominata da una strutturazione fondiaria variamente frammentata, racchiusa in una rete di siepi, canali e fossati, libera da edificato; i nuclei urbani presenti sono caratterizzati da un tessuto edificato "denso". A testimonianza della loro origine rurale, i centri aziendali delle imprese agricole si situano in ambito urbano o perlopiù periurbano (soprattutto nel Comune di Lestizza – frazione di Sclaunico – rispetto alla sovrastante porzione di territorio ricadente in Comune di Basiliano). Invece, il territorio extraurbano può essere considerato "non aziendalizzato", secondo l'accezione di territorio a proprietà fondiaria frammentata, interrotto qua e là da un'azione di ampliamento e accorpamento volontario. In termini di proprietà fondiaria e di fondi in uso. Il completamento della Tangenziale sud di Udine, con la realizzazione del II lotto, si pone come una cesura delle loro struttura fondiaria, più che come perdita di superficie agricola. Lo smembramento dei singoli fondi agricoli porterà alla formazione di porzioni marginali non più utili ad una razionale pratica agricola, determinerà la necessità di predisporre nuovi accessi ai fondi interclusi e porrà il problema estimativo della complementarietà del valore; questo tipo di impatto intesserà in maniera significativa soprattutto il territorio agricolo compreso tra Basiliano e Lestizza e tra Carpeneto e Campoformido.

È invece da considerarsi impatto significativo positivo quello prodotto dalla conclusione del procedimento relativo all'AdP e della conseguente realizzazione del II lotto della Tangenziale sud di Udine sul contesto socio-economico: attraverso gli effetti indotti sul tessuto economico e produttivo sia delle aree con vocazione produttivo/industriale che del tessuto economico "minore" degli ambiti territoriali direttamente interessati dal tracciato.

I principali effetti positivi derivanti dalla realizzazione del II lotto della Tangenziale sud di Udine riguarderanno, in primo luogo, l'aumento della rete stradale per i traffici a lunga distanza, come risposta agli scenari di crescita simulati della domanda di trasporto sulle diverse direttrici e con conseguente abbassamento dei tempi di percorrenza delle merci. In secondo luogo, gli effetti positivi si manifesteranno attraverso l'aumento della

capacità stradale complessiva, in particolare per i veicoli commerciali, con conseguente fluidificazione del traffico nelle aree urbane attualmente interessate da tali volumi di traffico e con effetti positivi sui costi della mobilità. Infine, è attesa una riduzione dell'incidentalità nelle viabilità attualmente utilizzata e il miglioramento generale della sicurezza stradale, con effetti positivi sui costi originati dal traffico nonché, in generale, un incremento della "vivibilità" delle aree abitative afferenti la SS 13 "Pontebbana", attualmente interessate da rilevanti flussi di traffico. Quale unico asse stradale esistente di collegamento diretto tra Udine e Pordenone, la SS 13 "Pontebbana" presenta caratteristiche geometriche e funzionali attualmente non compatibili, in termini di sicurezza e di qualità della vita della popolazione, con le caratteristiche del territorio attraversato, altamente urbanizzato (asili, scuole, luoghi di lavoro, aree commerciali ed artigianali).

Il completamento della tangenziale sud di Udine attraverso la realizzazione del II lotto, determinando una consistente diminuzione della quota di traffico pesante attualmente in transito lungo la SS 13 "Pontebbana", una maggiore ottimizzazione degli itinerari, una riduzione della velocità e dell'incidentalità ed una diminuzione della quota dei veicoli leggeri, consentirà di riqualificare le aree abitate ad oggi presenti lungo tale direttrice in termini urbanistici (recupero degli edifici e riassetto delle destinazioni d'uso), viabilistici (realizzazione di zone 30, messa in sicurezza delle utenze più deboli) e di impatto sulla salute dei cittadini (diminuzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico causato dal traffico veicolare).

In relazione a quanto sopra, per poter garantire un'adeguata stima degli effetti sulla salute, diretti o indiretti, connessi alla realizzazione dell'opera, appare pertanto fondamentale considerare non solamente i territori comunali direttamente attraversati dalla nuova infrastruttura ma anche quelli che gravitano attorno al tratto della SS 13 "Pontebbana" e che saranno interessati da un complessivo spostamento del rischio per la salute umana conseguente la minore esposizione all'inquinamento atmosferico e acustico connesso all'elevato traffico veicolare.

Gli impatti significativi negativi riguarderanno invece il tessuto insediativo e residenziale presente in corrispondenza della porzione di tracciato che attraverserà il confine meridionale del complesso monumentale costituito dal "Palazzo Savorgnan – Moro, ora Job" e dalla proprietà agricola retrostante, ubicato nella frazione meridionale dell'abitato di Zugliano, in Comune di Pozzuolo del Friuli; tali aree, potenzialmente esposte ad un aumento dell'inquinamento e del rumore da traffico dovranno essere attentamente monitorate al fine di valutare i possibili rischi per la salute della popolazione residente. L'inquinamento atmosferico in particolare è associato a patologie quali insufficienza respiratoria acuta, bronco-pneumopatia cronica ostruttiva, ictus, malattie cardiache, ischemia e cancro ai polmoni (OMS, 2005).

Le concentrazioni degli inquinanti e dei microinquinanti misurati nelle aree attraversate dall'infrastruttura sono stati riportati nel presente Rapporto Ambientale dallo Studio di Impatto Ambientale relativo al II lotto della Tangenziale Sud di Udine e permettono di confrontare, relativamente al contesto considerato, tre scenari di qualità dell'aria distinti: ante operam, cantiere e post operam. Il calcolo previsionale delle immissioni degli inquinanti nell'aria post operam è stato eseguito tramite l'applicazione di tre differenti modelli matematici in grado di ricostruire campi tridimensionali di vento e temperatura con cadenza oraria, di simulare il rilascio degli inquinanti dalla sorgente oltre che di rielaborare graficamente i risultati ottenuti.

La descrizione della qualità dell'aria nella situazione ante operam è riferita all'anno 2010; a tal fine sono stati richiesti al Centro Regionale di Modellistica Avanzata di ARPA FVG i dati di concentrazione oraria dei principali inquinanti e microinquinanti organici atmosferici misurati in corrispondenza dei vertici dell'ambito di indagine costituito da una fascia di 500 metri dall'asse del II lotto e dal tracciato attuale della SS 13 "Pontebbana" (per la parte nella quale si verificheranno i maggiori decrementi nei flussi di traffico di progetto e quindi presumibilmente le maggiori variazioni nella qualità dell'aria).

Nello scenario ante operam non sono stati rilevati livelli di concentrazione superiori a quanto previsto dalla normativa vigente in materia di qualità dell'aria (D.lgs. n. 155 del 13/08/2010). I risultati delle simulazioni nello scenario post operam illustrano il mantenimento di livelli di concentrazioni ovunque inferiori alle soglie di legge, ad eccezione di un unico lieve sfioramento della concentrazione di biossido di azoto (NO₂) in corrispondenza dello svincolo tra il tracciato e l'A23. Per quanto concerne Benzene e Benzo(a)pirene i valori di concentrazione ottenuti dalle elaborazioni risultano nettamente inferiori agli standard di qualità dell'aria riportati nella normativa vigente.

Il confronto tra lo scenario ante operam e post operam, esteso all'intero dominio assunto nelle simulazioni, che comprende sia la tangenziale che l'esistente SS 13 "Pontebbana", fa registrare un beneficio generalizzato delle concentrazioni attese di particolato atmosferico (PM10, PM2.5) e ossidi di azoto (NOx) per l'ambito afferente la SS 13 "Pontebbana", grazie al trasferimento del traffico di attraversamento sul nuovo tracciato viario in esame.

Allo stesso tempo la qualità dell'aria nell'ambito circostante il tracciato della tangenziale subirà un lieve peggioramento relativamente alle concentrazioni di polveri, comunque entro i limiti di legge. Peggioramenti più significativi sono previsti per gli NOx, con valori di concentrazioni comunque all'interno dei limiti di legge e che interessano per larga parte aree non edificate. Secondo criteri adottati a livello europeo, come riferimento per gli indicatori relativi a PM10, PM2.5, NOx, NO2 e Benzo(a)pirene, devono essere utilizzati i valori di concentrazione media annua rilevati in stazioni di fondo urbano o in stazioni ritenute rappresentative dei livelli medi di esposizione della popolazione. Per quanto riguarda PM10 e PM2.5, dal 2013 classificati nel Gruppo 1 dei cancerogeni certi secondo l'International Agency for Research on Cancer (IARC), i valori di riferimento per la protezione della salute umana proposti dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) sono inferiori a quelli previsti dalla normativa vigente; nel caso dell'NO2 invece il valore limite di legge per l'esposizione a lungo termine coincide con il valore di riferimento dell'OMS. Relativamente a benzene e benzo(a)pirene (entrambi classificati come cancerogeni del Gruppo 1 secondo l'IARC) è opinione prevalente nella letteratura scientifica che non sia identificabile una dose soglia al di sotto della quale non si osservino effetti tossici; per questo motivo l'OMS non suggerisce valori limite per tali contaminanti ma indica un Rischio Unitario (Unit Risk) definibile come l'eccesso di tumori atteso in una popolazione che per tutta la vita (considerata pari a 40 anni per i lavoratori ed a 70 anni per la popolazione generale) è stata esposta ad una dose unitaria dell'agente cancerogeno (20 m3 al giorno di aria contenente 1 µg/m3 dell'inquinante). Per un singolo individuo dunque lo Unit Risk corrisponde alla probabilità addizionale di sviluppare una determinata patologia cancerogena per esposizione inalatoria per tutto l'arco della sua vita ad una concentrazione in aria di 1 µg/m3 dell'inquinante considerato (OMS, 2000; OMS, 2006).

Lo scenario post operam inoltre non ha considerato un parco veicoli diverso rispetto a quello adottato per lo scenario ante operam. Non avendo considerato l'eventuale miglioramento delle emissioni dei veicoli grazie al ricambio parziale del parco veicoli con la sostituzione dei veicoli non catalizzati o delle prime classi (Euro 1, Euro 2) con veicoli di classe Euro 5 ed Euro 6, lo scenario post operam deve considerarsi cautelativamente sovrastimato.

Pur in assenza di evidenze relative a possibili futuri superamenti dei limiti di legge consentiti e per le concentrazioni di inquinanti si ritiene opportuno prevedere un adeguato piano di monitoraggio che preveda un'attività di raccolta dati relativamente alla qualità dell'aria presso i punti precedentemente monitorati al fine di verificare l'esattezza di quanto ottenuto dal modello previsionale e l'eventuale necessità di adottare le opportune misure di mitigazione correttive; tale piano dovrà inoltre prevedere il monitoraggio dell'inquinante ozono per il quale non risultano dati disponibili. L'ozono (O3) è un tipico inquinante secondario che si forma nella bassa atmosfera a seguito di reazioni fotochimiche che interessano inquinanti precursori che si originano dai gas di scarico dei veicoli così come dall'usura dei pneumatici, dei freni e dell'asfalto. A causa della sua natura, l'ozono raggiunge i livelli più elevati durante il periodo estivo, quando l'irraggiamento è più intenso e tali reazioni sono favorite. Gli effetti provocati dall'ozono vanno dall'irritazione alla gola e alle vie respiratorie al bruciore degli occhi; concentrazioni più elevate dell'inquinante possono comportare alterazioni delle funzioni respiratorie ed aumento nella frequenza degli attacchi asmatici, soprattutto nei soggetti sensibili.

L'inquinamento acustico costituisce uno dei principali fattori d'impatto esercitati sul territorio dalle infrastrutture stradali ed è regolato dal DPR n° 142 del 30/03/2004 *"Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'art. 11 della legge 26.10.95, n. 447"*. Due sono gli elementi prescrittivi che indicano i valori limite da applicare nelle aree in cui esista un'influenza acustica da parte delle arterie stradali: i valori limite assoluti relativi alle singole infrastrutture (entro le fasce di pertinenza acustica) e gli standard fissati da ciascun Comune attraverso la "zonizzazione acustica" del territorio comunale (al di fuori delle fasce di pertinenza acustica). Quest'ultima, introdotta dal D.P.C.M. del 01.03.1991, determina i limiti massimi dei livelli sonori diurni e notturni, espressi in Livello Equivalente di pressione sonora ponderato "A" sulle frequenze (Leq A), da attribuire alle diverse zone del territorio omogenee per destinazioni d'uso e per caratteristiche sonore (sei classi di destinazione d'uso del territorio: I-IV). Il Leq A, che costituisce l'unico indicatore utile alla verifica del rispetto dei valori soglia per tutte le tipologie di rumore ambientale, corrisponde al livello sonoro fittizio di un rumore continuo avente la stessa energia sonora del rumore misurato entro i periodi temporali del giorno (6.00 -22.00) e della notte (22.00 -6.00).

All'infrastruttura in esame si possono applicare le indicazioni relative alle strade di nuova realizzazione, in quanto la variante ha una lunghezza superiore ai 2 km ed appartiene alla classe delle strade extraurbane secondarie di tipo C1 a traffico sostenuto. Per queste tipologie di strade le fasce di pertinenza acustica sono di ampiezza pari a 250 metri misurati in proiezione orizzontale, per ciascun lato dell'infrastruttura a partire dal confine stradale e, all'interno di questa fascia, qualora come nel caso in esame non vi siano scuole, ospedali, case di cura e di riposo, i limiti sono pari a 65 dB A per il periodo diurno e a 55 dB A per il periodo notturno.

Il primo rapporto sull'impatto sanitario del rumore in Europa, pubblicato dall'OMS nel 2011, evidenzia come il rumore da traffico urbano incida sulla salute delle persone diminuendone l'attesa di vita e causando malattie, disabilità o mortalità prematura in tutti i paesi dell'Europa Occidentale. Il rumore causa o contribuisce non solo a fastidi acustici e disturbi del sonno ma anche a infarti, difficoltà di apprendimento e tinnito auricolare. In Europa, tra i fattori di rischio ambientale, gli effetti del rumore sulla salute sono secondi in grandezza solo a quelli provocati dall'inquinamento dell'aria. Una persona su tre è infastidita durante il giorno e una su cinque è disturbata nel sonno dal rumore proveniente dalla strada, dalle ferrovie e dagli aeroporti. Questo aumenta il rischio di malattie cardiovascolari e di alta pressione del sangue. In particolare è emerso che l'1.8% degli infarti nei Paesi dell'Europa occidentale sono attribuibili a livelli di inquinamento acustico urbano superiori ai 60 dB A. Questo corrisponde a oltre sessantamila anni di vita persi a causa del rumore (OMS, 2011).

Nel 2009 l'OMS, basandosi su una revisione sistematica della letteratura scientifica disponibile, ha indagato la relazione tra l'esposizione al rumore notturno e gli effetti sulla salute; i risultati dell'indagine hanno evidenziato la presenza di effetti negativi sulla salute in caso di esposizioni superiori ai 40 dB A tra cui un rischio aumentato di malattie cardiovascolari. Visti gli effetti sulla salute evidenziati, le Linee guida dell'OMS raccomandano che nelle ore notturne sia rispettata la soglia dei 40 dB A; questa soglia può essere considerata il valore limite per tutelare tutti i cittadini, compresi quelli appartenenti alle categorie più a rischio (anziani, bambini e malati cronici). Qualora per varie ragioni il limite dei 40 dB A non possa essere rispettato, gli esperti raccomandano, comunque, di non superare la soglia dei 55 dB A (OMS, 2009).

Relativamente all'inquinamento acustico, all'interno dello Studio d'impatto ambientale del Progetto Definitivo del II Lotto della Tangenziale Sud di Udine oltre al tracciato della nuova infrastruttura sono state prese in considerazione anche le realtà edificate civili ed industriali presenti lungo le traverse urbane della SS 13 "Pontebbana" e della SR 353; per ciascuna di queste realtà è stata analizzata la presenza di criticità nello stato di fatto e la possibilità di subire variazioni non trascurabili per effetto dell'entrata in esercizio della nuova opera. Si tratta, specificatamente, di situazioni per le quali si possono applicare le indicazioni relative alle strade urbane di scorrimento ovvero fasce di pertinenza acustica con una larghezza pari a 100 metri all'interno della quale i limiti sono ancora 65 dB A per il periodo diurno e 55 dB A per il periodo notturno. I livelli sonori diurni e notturni, e quindi il rispetto dei limiti, sono stati verificati in corrispondenza di numerose postazioni sensibili ovvero luoghi adibiti al soggiorno delle persone. La caratterizzazione della situazione esistente è stata ottenuta attraverso una serie di misure dirette che hanno evidenziato la presenza di una situazione sonora molto diversificata che si mantiene, anche in prossimità delle strade di livello secondario, al di sotto delle soglie pertinenti alla classe IV (aree di intensa attività umana) ma che raggiunge livelli critici lungo le traverse urbane delle strade di valenza regionale. Per contro, nella zona di Zugliano esistono situazioni del tutto silenziose e prive di problematiche legate al rumore ambientale che saranno pesantemente interessate dal nuovo tracciato. La nuova infrastruttura determinerà infatti un generale miglioramento delle condizioni del clima acustico in corrispondenza di tutte le postazioni analizzate ad eccezione di quelle situate nei pressi della rotatoria di svincolo della SR 353 nella frazione di Zugliano dove potrebbero verificarsi innalzamenti del rumore anche di 10 dB A in aree attualmente silenziose non direttamente prospicienti la SR 353 e di 1–3 dB A in corrispondenza delle postazioni localizzate a sud del nodo di Zugliano già oggi direttamente influenzate dal rumore da traffico stradale attribuibile alla SR 353.

La situazione previsionale è stata inizialmente calcolata in assenza di opere di mitigazione, in particolare barriere acustiche verticali, e, successivamente, in presenza di queste ultime, opportunamente dimensionate allo scopo di contenere i livelli sonori al di sotto delle soglie ammissibili in corrispondenza del maggior numero possibile di punti. Soprattutto nella realtà di Zugliano appare necessario intervenire con specifiche opere di protezione acustica a tutela della salute dei residenti nelle abitazioni più prossime al nodo di interscambio tra la SR 353 e la Tangenziale Sud.

Tra le altre possibilità d'intervento vi sono inoltre l'adozione, per la traversa urbana compresa tra la rotatoria di svincolo con la SR 353 e l'intersezione con via Ellero (area d'incrocio compresa), di un manto stradale di tipo fonoassorbente, che potrebbe determinare riduzioni dell'ordine dei 3 dB A così come l'introduzione di altri provvedimenti riguardanti l'introduzione di elementi di moderazione del traffico, ad esempio isole salva-pedone in corrispondenza degli attraversamenti pedonali. La riduzione della velocità costituisce infatti un importante fattore nel contenimento dei livelli sonori all'interno degli ambiti costruiti. La stessa rotatoria di svincolo che costituisce parte integrante del nodo di interconnessione tra la SR 353 e la Tangenziale Sud è suscettibile di produrre un effetto di rallentamento del traffico e quindi di riduzione sonora sia lungo il tratto a monte, che lungo quello a valle della stessa.

Appare essenziale programmare un adeguato monitoraggio che tenga in considerazione tutte le postazioni individuate nello Studio d'impatto ambientale contenuto nel Progetto Definitivo sia prima dell'avvio dei lavori, che dopo l'apertura all'esercizio della nuova strada, allo scopo di quantificare l'effettivo impatto e di valutare l'efficacia degli opportuni interventi di mitigazione.

Va comunque precisato che le barriere acustiche, sebbene in grado di riportare i livelli sonori ovunque sotto i valori di legge e, in generale, di limitare gli incrementi sonori altrimenti generabili, non risultano efficaci nei casi in cui l'inquinamento acustico, proveniente dai tronchi non schermabili della SR 353, fornisca un contributo tale da determinare comunque il superamento dei limiti. Tale situazione si verifica in corrispondenza del ramo sud della rotatoria di svincolo della SR 353 nell'area compresa tra la rotatoria e l'intersezione con via Ellero, dove la stretta vicinanza delle abitazioni alla strada rende impossibile la collocazione delle suddette barriere e dove di conseguenza la realizzazione dell'opera determinerà l'esproprio e la demolizione di alcune abitazioni. Inoltre, a seguito della richiesta inoltrata dal Sindaco del Comune di Pozzuolo del Friuli in sede di conferenza preliminare ex art. 19, co. 4, LR n. 7/00 e s.m.i, avente come oggetto l'estensione di una fascia di mitigazione ambientale a protezione della salute dei cittadini in prossimità di tali aree, si è convenuto di espropriare e demolire tutti i fabbricati civili ed industriali situati entro i 60 m dall'asse del tracciato dell'infrastruttura per i quali le eventuali opere di mitigazione risulterebbero di difficile applicazione.

Considerato che per la suddetta area il volume di traffico giornaliero stimato è pari a 24000 veicoli/die ed esaminata la letteratura scientifica disponibile sull'argomento, si ritiene condivisibile la scelta di considerare i primi 60 m dall'asse del tracciato dell'infrastruttura quale distanza oltre la quale non vi sono sostanziali aumenti di rischio per la salute dovuti all'inquinamento acustico ed atmosferico connesso al traffico veicolare.

Numerosi studi hanno rilevato la presenza di associazioni positive tra l'abitare nei pressi di una strada a intenso traffico veicolare ed il rischio di sviluppare nel corso della vita disturbi respiratori (HEI, 2010; Rückerl et al. 2011), allergici (Morgenstern et al., 2008), cardiovascolari (Brook et al. 2010; Krishnan et al., 2011; Hart et al. 2013), neurologici (Chen et al. 2017) ed oncologici (Chen et al., 2008; Raaschou-Nielsen et al. 2010; Nyberg et al. 2010; Chen et al., 2015;).

Dall'analisi della letteratura scientifica emerge come a livello internazionale le diverse amministrazioni abbiano preso in considerazione distanze di sicurezza differenti in base alla situazione contingente, alla presenza nell'area considerata di asili, scuole ed ospedali, ai volumi di traffico rilevati, ai livelli di inquinamento atmosferico ed acustico misurati ecc. (Brugge et al., 2007; Bhatia and Rivard, 2008; Nosal, 2009). Non è possibile quindi stabilire con certezza una distanza oltre la quale non vi siano sostanziali aumenti di rischio per la salute, specialmente per le strade a minore velocità di percorrenza, e questo è dovuto essenzialmente al fatto che le concentrazioni di inquinanti misurate a diverse distanze dall'asse stradale possono essere estremamente variabili a seconda del contesto, dei venti, del tipo di traffico ecc.; contemporaneamente, negli studi analizzati, sono spesso presenti diversi fattori di confondimento legati in particolar modo allo stato socioeconomico di coloro che risiedono nei pressi delle strade trafficate oppure le distanze entro cui valutare gli effetti vengono scelte non solamente sulla base delle concentrazioni di inquinanti che si ipotizza siano presenti, ma anche in base alla numerosità della popolazione necessaria ad assicurare l'adeguata potenza statistica dello studio. Non esiste pertanto una distanza minima predefinita e condivisa a livello internazionale che possa garantire l'assenza di effetti sulla salute.

Anche in questo caso si ritiene opportuno attivare un adeguato piano di monitoraggio che preveda diverse centraline di monitoraggio della qualità dell'aria poste a distanza progressivamente crescente dall'asse stradale al fine di verificare e garantire che la popolazione residente oltre i 60 m dall'asse del tracciato dell'infrastruttura non sia esposta a livelli di inquinamento tali da comprometterne lo stato di salute.

In conclusione, alla luce di quanto riportato, l'impatto più significativo prodotto dal completamento della Tangenziale sud di Udine attraverso la realizzazione del II lotto (quale obiettivo dell'AdP) interesserà il suolo agricolo, attraverso la sottrazione di quest'ultimo e la conseguente parcellizzazione delle strutture fondiarie delle Aziende agricole esistenti.

Tuttavia, i benefici di natura socio – economica insiti nella realizzazione di un'opera strategica per la rete stradale e autostradale regionale, considerata un obiettivo primario del PRITMML, vanno a sovvertire tutti i disagi ed i disfunzionamenti presenti sulla rete stradale attuale dovuti all'incompletezza del sistema infrastrutturale relativo all'ambito territoriale di Udine sud. I territori che, grazie al completamento dell'iter amministrativo relativo all'AdP e alla conseguente realizzazione dell'infrastruttura in esame, vedranno diminuire l'inquinamento atmosferico ed il rumore attribuibile ad una disfunzione della rete stradale ed una conseguente redistribuzione del traffico sono caratterizzati da una densità abitativa e da una concentrazione di ricettori di gran lunga superiore a quelli presenti nelle aree che invece saranno interessate da un aumento dello stesso: tutto ciò consentirà di affermare che, diminuendo significativamente il numero di persone esposte all'inquinamento è ipotizzabile un decremento del rischio sanitario complessivo dell'area interessata. In questi territori la mobilità veicolare ha inciso pesantemente sulla qualità della vita: la realizzazione dell'opera consentirà di recuperare quegli elementi di continuità relazionale che caratterizzano una qualità della vita alta.

7

MONITORAGGIO

7.1 IL MONITORAGGIO

Il monitoraggio deve attuare quanto previsto dall'articolo 18 del D.Lgs. 152/2006, ovvero controllare gli effetti significativi sull'ambiente che deriveranno dall'attuazione dell'AdP, al fine di individuare in modo tempestivo gli eventuali effetti negativi non previsti e adottare le conseguenti misure correttive.

Il monitoraggio costruisce un sistema di indicatori e indici che servono a monitorare lo stato dell'ambiente, inteso nel senso ampio di ambiente, economia e società, a seguito degli impatti/effetti significativi da parte dell'AdP sul contesto di riferimento.

Il monitoraggio si articola sulla base di indicatori che possono discendere dell'analisi del contesto e della successiva valutazione, nonché di nuovi indicatori, perlopiù prestazionali, partendo dallo step successivo alla fase di analisi, ovvero l'identificazione univoca della fonte dei dati, per giungere alla fase finale e gestionale dell'AdP da poter confrontare con lo stato di fatto iniziale con gli effetti derivanti dall'attuazione dello stesso AdP.

Le **indicazioni di monitoraggio**, presenti nelle schede di valutazione sviluppate al capitolo 6 del Rapporto ambientale, costituiscono una base di partenza che sarà implementata sia con i contributi che perverranno durante le consultazioni (dunque non solo nell'ambito della VAS, ma anche a seguito delle risultanze della VIS.PA), sia soprattutto con le indicazioni che deriveranno dal procedimento di VIA sul progetto.

Il monitoraggio dell'AdP riguarda vari aspetti: non soltanto gli effetti di natura ambientale, peraltro da considerarsi fondamentalmente derivanti dalle scelte urbanistiche effetto dell'Accordo stesso, ma anche in particolare gli effetti sulla salute umana e l'evoluzione nel tempo dei flussi di traffico. Tutti gli aspetti appena citati sono tratteggiati nel Rapporto ambientale dell'AdP in modo preliminare e propedeutico agli approfondimenti che saranno effettuati in materia di **monitoraggio nel procedimento di VIA** sul progetto del secondo lotto della tangenziale sud di Udine.

Per quanto riguarda i **soggetti coinvolti** nel monitoraggio, si osserva quanto segue. Le attività di monitoraggio relative alle azioni dell'AdP di natura strategico-urbanistica sono coordinate dall'Amministrazione regionale, con il supporto di ARPA per quanto attiene alle misurazioni dei dati ambientali. A tale proposito di evidenza inoltre che l'AdP prevede, all'articolo 13, che sia istituito un apposito Collegio, composto dai rappresentanti dei sottoscrittori l'AdP, finalizzato a vigilare sul rispetto dell'Accordo stesso, a controllare lo stato di attuazione delle finalità dell'AdP, a coordinare le azioni e gli interventi di competenza di ciascuno dei sottoscrittori, individuando e analizzando le problematiche che dovessero sopraggiungere, proponendo e attuando soluzioni idonee al loro superamento. Le attività di tale Collegio sono necessariamente legate a quelle di monitoraggio.

Con particolare riferimento alla VIS.PA, nell'AdP – all'articolo 9, c. 1, lett. c) – è specificato che il soggetto coordinatore responsabile dell'attuazione di tale procedura è la Direzione centrale salute, integrazione socio-sanitaria, politiche sociali e famiglia, la quale avrà dunque anche competenza in materia di monitoraggio.

Per quanto riguarda le **tempistiche** dei monitoraggi, si osserva che nell'ambito della VAS dell'AdP è opportuno mettere in luce gli aspetti coordinamento con il procedimento di VIA del progetto dell'infrastruttura: sarà durante quest'ultimo, infatti, che saranno esaminate in modo puntuale le tempistiche per i monitoraggi.

Tali tempistiche saranno concordate in collaborazione con l'ARPA FVG in sede di VIA e terranno conto delle differenti caratteristiche dei fattori ambientali (atmosfera, acque superficiali, acque sotterranee) e degli aspetti che maggiormente possono generare effetti (rumore, traffico veicolare). Particolare attenzione sarà riposta nell'organizzazione delle attività di monitoraggio per gli aspetti afferenti alla salute umana, da affrontare tenendo conto delle risultanze della VIS.PA. Sempre in ambito di VIA sarà opportuno prevedere specifici monitoraggi dedicati alle attività inerenti alla manutenzione della vegetazione di nuovo impianto prevista in fase di progetto.

Merita osservare che 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. Si tratta di eseguire delle campagne 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, cioè quella che risentirà direttamente della riorganizzazione dei flussi di traffico, al fine di poter mettere in campo tempestivamente opportune misure di mitigazione/compensazione nel caso si verificassero inattesi effetti negativi derivanti da puntuali criticità legate alle variazioni di traffico. In merito a questo aspetto puntuale, si rimanda alle indicazioni relative al monitoraggio presenti nella scheda di valutazione dell'azione B (al paragrafo 6.2.2 del Rapporto ambientale) e si evidenzia che per tale monitoraggio la Regione intende avvalersi della collaborazione di FVG Strade.

8

SINTESI NON TECNICA DEL RAPPORTO AMBIENTALE

La Sintesi non tecnica porta un sunto delle informazioni contenute nel Rapporto ambientale, come richiesto dall'Allegato VI alla parte II del decreto legislativo 152/2006 alla lettera I).

La Sintesi non tecnica è allegata al presente Rapporto ambientale.

9

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- OMS, 2000. Air quality guidelines for Europe. Organizzazione Mondiale della Sanità, Ufficio Regionale per l'Europa, Copenhagen, Danimarca.

- Nyberg F., Gustavsson P., Jarup L., Bellander T., Berglind N., Jakobsson R., Pershagen G. 2000. Urban air pollution and lung cancer in Stockholm. *Epidemiology* 11: 487-495.

- OMS, 2005. Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide, Global update 2005. Summary of risk assessment. Organizzazione Mondiale della Sanità, Ufficio Regionale per l'Europa, Copenhagen, Danimarca.

- OMS, 2006. Air Quality guidelines. Global update 2005. Particular matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide. Organizzazione Mondiale della Sanità, Ufficio Regionale per l'Europa, Copenhagen, Danimarca.

- Brugge D., Durant J.L., Rioux C. 2007. Near Highway pollutants in motor vehicle exhaust: A review of epidemiological evidence of cardiac and pulmonary health risk. *Environmental health* 6:23.

- Chen F., Jackson H., Bina W.F. 2008. Lung adenocarcinoma incidence rates and their relation to motor vehicle density. *Cancer Epidemiology, Biomarkers & Prevention* 18:760-764.

- Morgenstern V., Zutavern A., Cyrys J., Brockow I., Koletzko S., Krämer U., Behrendt H., Herbarth O., von Berg A., Bauer C.P., Wichmann H.E. 2008. Atopic Diseases, Allergic Sensitization, and Exposure to Traffic-related Air Pollution in Children. *American Journal of respiratory and critical care medicine* 177: 1331-7.

- Bhatia R. and Rivard T. 2008. Assessment and mitigation of air pollutant health effects from intra-urban roadways: guidance for land use planning and environmental review. Program on health, equity and sustainability. Occupational & Environmental health Section. Department of Public Health. City and Country of San Francisco.

- Nosal B. 2009. Protecting health: air quality and land use compatibility. Halton Region Health Department. Oakville, Ontario. http://opha.on.ca/OPHA/media/Resources/Resource%20Documents/AirQuality_LandUse-Feb09.pdf?ext=.pdf

- OMS, 2009. Night Noise Guidelines for Europe, Charlotte Hurlley Edition, 2009.

- Raaschou-Nielsen O., Bak H., Sorensen M., Jensen S.S., Ketzel M., Hvidberg M., Schnorh P., Tjønneland A., Overvad K., Loft S. 2010. Air pollution from traffic and risk for lung cancer in three Danish cohorts. *Cancer Epidemiology, Biomarkers & Prevention* 19: 1284-1291.

- HEI Panel: HEI Special report 17. Traffic-related air pollution. A critical review of the literature on emissions, exposure and health effects. 2010, Boston, MA: Health Effects Institute.

- Brook R.D., Rajagopalan S., Pope C.A., Brook J.R., Bhatnagar A., Diez-Roux A.V., Holguin F., Hong Y., Luepker R.V., Mittleman M.A., Peters A., Siscovick D., Smith S.C., Whitsel L., Kaufman J.D. 2010. Particulate matter air pollution and cardiovascular disease: an update to the scientific statement from the American heart association. *Circulation* 121: 2331-2378.

- OMS, 2011. Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe. Organizzazione Mondiale della Sanità, Ufficio Regionale per l'Europa, Copenhagen, Danimarca.

- Krishnan R.M., Kaufman J.D., Hoek G. 2011. Chronic effects of air pollution on cardiovascular health. Cardiovascular effects of inhaled ultrafine and nanosized particles. Edited by: Cassee F.R., Mills N.L., Newby D. 2011, Hoboken, New Jersey.

- Rückerl R., Schneider A., Breitner S., Cyrys J., Peters A. 2011. Health effects of particulate air pollution: a review of epidemiological evidence. *Inhalation Toxicology* 23: 555-592.

- Hart J.E., Rimm E.B., Rexrode k.M., Laden F. 2013. Changes in traffic exposure and the risk of incident myocardial infarction and all-cause mortality. *Epidemiology* 24: 734-742.

- Chen G., Wan X., Yang G., Zou X., Traffic related air pollution and lung cancer: a meta-analysis. 2015. *Thoracic cancer* 6: 307-318.

- Chen H., Kwong J.C., Copes R., Tu K., Villeneuve P.J., van Donkelaar A., Hystad P., Martin R.V., Murray B.J., Wilton A.S., Kopp A., Burnett R.T. 2017. Living near major roads and the incidence of dementia, Parkinson's disease, and multiple sclerosis: a population-based cohort study. *The Lancet* 389: 718-726.

[illegible]