

ALLEGATO ALLA DELIBERA N. 1182 DEL 5 AGOSTO 2022

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE E TERRITORIO

**CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE E PROPOSTE DI
MODIFICA E INTEGRAZIONE AI DOCUMENTI DI PIANO E DI VAS**

ALLEGATO 1

LUGLIO 2022

CONSULTAZIONI SUL RAPPORTO AMBIENTALE DEL PREMOCI: RISULTATI

La Giunta regionale, con deliberazione del 4 marzo 2022, n. 292 ha adottato in via definitiva la documentazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PREMOCI), comprensiva del Rapporto ambientale e della Sintesi non tecnica (articolo 13 del D.lgs. 152/06 e s.m.i.), nonché della Relazione di incidenza (allegato G al decreto 357/97), come previsto dall'articolo 10, comma 3 del D.lgs. 152/06 e s.m.i.

Ai sensi del combinato disposto tra l'articolo 7 della L.R. 8/2018 e s.m.i. e l'articolo 14 del D.lgs. 152/06 e s.m.i., l'avviso di avvenuta adozione definitiva del PREMOCI è stato pubblicato:

- sulla pagina iniziale del sito istituzionale della Regione Autonoma del Friuli Venezia Giulia dal 4 marzo 2022 al 15 maggio 2022;
- sul Bollettino Ufficiale della Regione I Supplemento Ordinario n. 7 dd. 16 marzo 2022 al Bollettino Ufficiale della Regione n. 11 dd. 16 marzo 2022.

Entro il 15 maggio 2022 chiunque ha potuto presentare le proprie osservazioni in forma scritta, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi concernenti gli aspetti ambientali del PREMOCI, secondo le modalità indicate nell'avviso stesso.

L'avviso di avvio della fase di consultazione di VAS del PREMOCI di cui all'articolo 14, comma 1 del D.lgs. 152/06 e s.m.i. è stato pubblicato:

- sulla pagina iniziale del sito istituzionale della Regione Autonoma del Friuli Venezia Giulia dal 4 marzo 2022 al 15 maggio 2022;
- sul Bollettino Ufficiale della Regione n. 13 dd. 30 marzo 2022.

Con nota dd. 30 marzo 2022, prot. n. 002200/P (articolo 13, comma 5 del D.lgs. 152/06 e s.m.i.) il Soggetto proponente ha trasmesso ai Soggetti competenti in materia ambientale:

- l'indirizzo web di collegamento al sito istituzionale della Regione Autonoma del Friuli Venezia Giulia ove è disponibile e scaricabile la documentazione relativa al PREMOCI, al Rapporto ambientale (comprensivo della Relazione di incidenza e delle informazioni sugli eventuali impatti transfrontalieri del Piano ai sensi dell'articolo 32 del D.lgs. 152/06 e s.m.i.) e alla Sintesi non tecnica;
- l'indirizzo web di collegamento al Bollettino Ufficiale della Regione ove è pubblicato l'avviso stesso.

La documentazione a corredo del PREMOCI, in formato cartaceo, è stata depositata anche presso la sede del Servizio infrastrutture di trasporto, digitali e della mobilità sostenibile della Direzione centrale infrastrutture e territorio della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, in via Carducci n. 6 a Trieste per tutto il tempo utile alla formulazione e all'inoltro delle osservazioni stesse (articolo 13, comma 6 del D.lgs. 152/06 e s.m.i.).

In fase istruttoria è stato deciso di accogliere anche le osservazioni pervenute fuori tempo massimo rispetto ai termini indicati dal D.lgs. 152/06 e s.m.i., prolungando di fatto il periodo utile alla formulazione delle osservazioni al mese di giugno 2022. Sono pervenute 51 (cinquantuno) osservazioni, di cui 11 (undici) inoltrate dai Soggetti competenti in materia ambientale e 40 (quaranta) dal pubblico interessato. Si precisa che l'osservazione del Servizio biodiversità della Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche, inoltrata con nota dd. 20 giugno 2022, prot. n. agfor/2022/0044430 e pervenuta in data 21 giugno 2022, con prot. n. GRFVG-GEN-0036866-A, assume valenza di parere tecnico e viene acquisita come tale dal Servizio valutazioni ambientali della Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile in sede di valutazione di incidenza per strumenti di pianificazione o di verifica di significatività dell'incidenza, ai sensi della lettera c), punto 4.1 dell'Allegato I alla deliberazione della Giunta regionale dd. 11 luglio 2014, n. 1323.

Sono stati inoltre richiesti i pareri della IV Commissione del Consiglio Autonomie Locali (CAL) e della IV Commissione consiliare ai sensi dell'articolo 8, comma 3, lettera b) della L.R. 12/2005 e per le finalità di cui all'articolo 7, comma 8 della L.R. 8/2018 e s.m.i.

La IV Commissione CAL, riunitasi il giorno 14 giugno 2022 previa richiesta dell'Assessore regionale alle infrastrutture e territorio, ha espresso parere favorevole sulla deliberazione della Giunta regionale dd. 4 marzo 2022, n. 292 avente ad oggetto "L.R. 8/2018, art. 7, comma 7. Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PREMOCI)- Adozione definitiva". L'estratto del verbale della seduta della Commissione (verbale dd. 14 giugno 2022, n. 31) è stato inoltrato dal Servizio elettorale e consiglio delle autonomie locali della Direzione centrale autonomie locali, funzione pubblica, sicurezza e politiche dell'immigrazione all'Assessore regionale alle infrastrutture e territorio, al Presidente della Regione e al Presidente del Consiglio regionale con nota dd. 21 giugno 2022, prot. n. 27921/P e al protocollo del Servizio infrastrutture di trasporto, digitali e della mobilità sostenibile della Direzione centrale infrastrutture e territorio con nota dd. 24 giugno

2022, prot. n. GRFVG-GEN-2022-40308/A. Con nota dd. 22 giugno 2022, prot. n. GRFVG-GEN-2022-38691/P il verbale è stato trasmesso al Servizio valutazioni ambientali della Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile.

La IV Commissione consiliare permanente, riunitasi il giorno 23 giugno 2022 previa richiesta dell'Assessore regionale alle infrastrutture e territorio, ha ascoltato i Soggetti convocati in audizione e ha concluso la seduta richiedendo all'Assessore la possibilità di visionare il presente documento per poter esprimere il proprio parere. A seguito dell'inoltro richiesto, la IV Commissione consiliare permanente, riunitasi il giorno 4 luglio 2022 previa richiesta dell'Assessore regionale alle infrastrutture e territorio, ha espresso parere favorevole a maggioranza sulla deliberazione della Giunta regionale dd. 4 marzo 2022, n. 292 avente ad oggetto "L.R. 8/2018, art. 7, comma 7. Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PREMOCI)-Adozione definitiva". Il parere è stato inoltrato dal Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia all'Assessore alle infrastrutture, alla Direzione centrale infrastrutture e territorio e, per conoscenza, al Segretariato generale Servizio affari della Presidenza e della Giunta con nota dd. 04 luglio 2022, prot. n. 0003523/P e al protocollo del Servizio infrastrutture di trasporto, digitali e della mobilità sostenibile della Direzione centrale infrastrutture e territorio con nota dd. 07 luglio 2022, prot. n. GRFVG-GEN-2022-55213/A. Con nota dd. 13 luglio 2022, prot. n. GRFVG-GEN-2022-0060432-P il parere è stato trasmesso al Servizio valutazioni ambientali della Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile.

Il presente documento illustra tutte le osservazioni pervenute e le motivazioni di accoglimento o respingimento delle stesse. Precedono la sezione dedicata all'illustrazione e alla risposta motivata due tabelle riepilogative, una delle osservazioni pervenute dai Soggetti competenti in materia ambientale, l'altra delle osservazioni pervenute dal pubblico interessato. Le tabelle elencano le osservazioni secondo il numero progressivo di inoltro al protocollo regionale del Servizio infrastrutture di trasporto della Direzione centrale infrastrutture e territorio, digitali e della mobilità sostenibile e riportano, per ognuna, la denominazione del Soggetto proponente, la data e il protocollo di invio, la data e il numero di protocollazione presso il suddetto Servizio regionale.

Nella sezione illustrativa, per ogni osservazione uno schema ne riprende i dati amministrativi, ne riassume i temi e i contenuti, ne esplicita le deduzioni istruttorie, le modifiche proposte in accoglimento e le modalità di revisione degli elaborati del PREMOCI che ne conseguono. I temi e i contenuti emersi dalle osservazioni riguardano principalmente:

- modifiche agli itinerari della RECIR; le modifiche sono generalmente relative alle singole ciclovie e non all'assetto dell'intera rete; riguardano sia aspetti pianificatori che progettuali oppure riclassificazioni degli itinerari;
- integrazioni e modifiche alle norme di attuazione; si tratta di contributi atti a valorizzare i criteri che sottendono le scelte del PREMOCI sia sotto il profilo pianificatorio che progettuale, ma anche di contributi che rafforzano il legame tra la pianificazione della rete ciclabile e quella delle reti del trasporto pubblico locale ai fini dell'integrazione modale e della sostenibilità dei trasporti, sottolineando quindi l'importanza di una corretta pianificazione e progettazione per la tutela del territorio e la salvaguardia delle risorse naturali;
- integrazioni al piano della segnaletica e della grafica coordinata; si tratta di contributi atti ad esplicitare meglio e valorizzare i concetti sostenuti all'intero del PREMOCI e i risultati che quest'ultimo si prefigge di ottenere dal Piano della grafica coordinata;
- intermodalità tra la RECIR e le reti di trasporto pubblico; si tratta di contributi atti ad evidenziare il forte legame intermodale che il PREMOCI vuole istituire tra le reti di trasporto pubblico e la rete ciclabile e i risvolti nell'immediato in termini di azioni, come l'attuazione, già nell'anno in corso, di quanto previsto dal Protocollo di intesa tra la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e a quello tra la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e TPL FVG Scarl;
- contenuti del rapporto ambientale e della relazione di incidenza; si tratta di contributi atti a valorizzare i criteri ambientali adottati nella pianificazione della ciclabilità non solo di scala regionale ma anche di scala sovracomunale e comunale, gli impatti positivi sull'ambiente e la loro trasversalità sui differenti fattori, ma anche a evidenziare alcune soluzioni innovative proposte dal PREMOCI per mitigare le criticità emerse.

Il criterio che ha portato al mancato o al parziale accoglimento dell'osservazione si basa sul carattere pianificatorio o progettuale che la contraddistingue. Più precisamente, tutte le osservazioni pervenute che hanno fornito contributi e considerato aspetti di carattere pianificatorio sono state accolte o parzialmente accolte. Le osservazioni che hanno rivestito invece un carattere puntuale, che attiene alla scala progettuale, sono state respinte in questa fase e rimandate alla successiva fase di attuazione diretta del Piano che avverrà attraverso la programmazione regionale finalizzata alla progettazione e realizzazione delle ciclovie.

La tabella riassume i risultati dell'attività istruttoria svolta dal Servizio infrastrutture di trasporto, digitali e della mobilità sostenibile della Direzione centrale infrastrutture e territorio in collaborazione con il Servizio valutazioni ambientali della Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile.

N. osservazione	N. tema e argomentazione	Tipologia deduzione istruttoria	N. osservazione	N. tema e argomentazione	Tipologia deduzione istruttoria	
1	1	SI		1	NO	
2	1	SI		2	PARZ. SI	
3	1	SI	30	3	NO	
	2	SI		4	NO	
	3	PARZ. SI		5	SI	
	4	SI		6	NO	
	5	SI		7	SI	
	6	SI		8	NO	
	7	SI		9	NO	
	8	NO		10	SI	
4	1	SI		11	NO	
5	1	PARZ. SI		12	NO	
	2	SI		13	SI	
6	1	SI		14	SI	
	2	SI		15	SI	
	3	SI		16	NO	
7	1	NO		31	1	NO
8	1	SI			2	NO
	2	NO	3		NO	
	3	SI	4		NO	
9	1	SI	5		NO	
	2	SI	6		SI	
	3	SI	32	1	SI	
	4	SI		2	SI	
	5	SI		3	SI	
	6	SI		4	SI	
	7	SI		5	NO	
	8	SI		6	SI	
10	1	SI		7	NO	
	2	SI		8	SI	
11	1	SI	9	SI		
	2	SI	33	1	NO	
	3	SI	34	1	NO	
12	1	SI	2	NO		
	2	SI	35	1	NO	
13	1	SI	36	1	SI	
14	1	SI		2	NO	
15	1	NO		3	NO	
	2	NO	37	1	NO	
	16	1		SI	2	NO
1		SI		3	PARZ. SI	
17	1	SI		4	NO	
	2	NO		5	NO	
18	1	NO		6	NO	
19	1	NO		7	SI	
20	1	SI	38	1	SI	
21	1	NO	39	1	SI	
	2	NO	40	1	NO	
	3	SI		2	NO	
	4	SI		3	SI	
22	1	NO	41	1	SI	
23	1	NO	42	1	SI	
	2	NO	43	1	SI	
24	1	NO	44	1	SI	
25	1	NO	45	1	PARZ. SI	
26	1	SI	46	1	NO	
	2	SI	47	1	NO	
	3	SI	48	1	SI	
27	1	SI	49	1	NO	
	2	NO	50	1	SI	
28	1	NO		2	SI	
29	1	PARZ. SI	51	1	NO	

Vi sono tuttavia alcune osservazioni che, pur attenendo alla scala progettuale, non rivestono carattere puntuale, fornendo invece indicazioni generali; al contempo, i contenuti proposti in queste osservazioni sono in realtà già contemplati all'interno del PREMOCI. In questi specifici casi è stato scelto di ritenere l'osservazione accolta nella voce "deduzioni istruttorie" ma di indicare, nella voce "modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione" che tale accoglimento non comporta alcuna modifica agli elaborati del PREMOCI stesso.

Si sottolinea che alcuni Soggetti proponenti (pubblico interessato), diversi tra loro, hanno inoltrato la medesima osservazione. Per ragioni di semplificazione e scorrevolezza del presente documento, l'accoglimento o il respingimento è stato motivato solo nell'osservazione pervenuta per prima in ordine di tempo. Nelle successive, identiche nei contenuti, è stato indicato solo un rimando alla prima. Le osservazioni che presentano le caratteristiche appena illustrate sono raggruppate per temi e contenuti nelle tabelle seguenti.

ARGOMENTO OSSERVAZIONE	SOGGETTO PROPONENTE	PROTOCOLLO	N. PROGRESSIVO
CICLOVIA FVG 1 VARIANTE FVG 1/c	COMUNE DI CAMPOFORMIDO (UD)	TERINF-GEN-2022-0031807-A	13
	COMUNE DI TRICESIMO (UD)	TERINF-GEN-2022-0033275-A	14
	COMUNE DI MUZZANA DEL TURGNANO (UD)	TERINF-GEN-2022-0033278-A	16
	COMUNE DI MORTEGLIANO (UD)	TERINF-GEN-2022-0033287-A	20
	STUDIO PROFESSIONALE A2R BARBARA E MARILENA MOTTA ARCHITETTI UDINE	TERINF-GEN-2022-0034065-A	32/7
	COMUNE DI POZZUOLO DEL FRIULI (UD)	TERINF-GEN-2022-0034140-A	39
	COMUNE DI CARLINO (UD)	TERINF-GEN-2022-0034742-A	50/1

ARGOMENTO OSSERVAZIONE	SOGGETTO PROPONENTE	PROTOCOLLO	N. PROGRESSIVO
CICLOVIA FVG 2	COMUNE DI CERVIGNANO (UD)	TERINF-GEN-2022-0033644-A	23/2
	ARCH. GARBIN CERVIGNANO DEL FRIULI (UDINE)	TERINF-GEN-2022-0034033-A	28
	ASSOCIAZIONE CERVIGNANO NOSTRA	TERINF-GEN-2022-0034067-A	33

CICLOVIA FVG 2	FIAB ULISSE TRIESTE PER CONTO DEL COORDINAMENTO FIAB DEL FVG TRIESTE	TERINF-GEN-2022-0034052-A	30/2
	SIG. REBULA MATEJ TRIESTE	TERINF-GEN-2022-0034134-A	37/6

ARGOMENTO OSSERVAZIONE	SOGGETTO PROPONENTE	PROTOCOLLO	N. PROGRESSIVO
CICLOVIA FVG 3	COMUNE DI FORGARIA DEL FRIULI (UD)	TERINF-GEN-2022-0034247-A	41
	COMUNE DI TRASAGHIS (UD)	TERINF-GEN-2022-0034432-A	42

ARGOMENTO OSSERVAZIONE	SOGGETTO PROPONENTE	PROTOCOLLO	N. PROGRESSIVO
CICLOVIA FVG 6 e VARIANTE FVG 6/a	COMUNE DI SAN DANIELE DEL FRIULI (UD)	TERINF-GEN-2022-0033282-A	18
	COMUNE DI RAGOGNA (UD)	TERINF-GEN-2022-0033283-A	19
	COMUNE DI DIGNANO (UD)	TERINF-GEN-2022-0033667-A	25
	COMUNE DI SEDEGLIANO (UD)	TERINF-GEN-2022-0034529-A	46
	COMUNE DI FLAIBANO (UD)	TERINF-GEN-2022-0034540-A	47

Le osservazioni della prima tabella, richiedenti il prolungamento della variante FVG 1/c fino a Marano Lagunare, appartengono alla casistica di osservazioni progettuali di carattere generale, già contemplate tra i contenuti del PREMOCI. La deduzione istruttoria di tutte queste osservazioni è l'accoglimento, anche se quest'ultimo non comporta alcuna modifica agli elaborati del PREMOCI stesso (v. voce "modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione"). La stessa logica è stata adottata per il gruppo di osservazioni della terza tabella, inerenti all'allargamento della carreggiata della "Strada di Bottecchia" per ragioni di sicurezza e il miglioramento del tratto Ponte di Flagogna - Pinzano per i collegamenti con l'itinerario ciclabile che verrà realizzato sull'ex sedime ferroviario Casarsa-Pinzano.

Diversamente per quanto riguarda il gruppo di osservazioni della seconda tabella, relative alla modifica dell'itinerario principale della ciclovie FVG lungo via della Badia, per poi proseguire a ovest lungo via Capovia, sul limite delle nuove urbanizzazioni previste dalla pianificazione nel Comune di Cervignano del Friuli (UD) e lungo via Flavia nel Comune di Trieste. Rivestendo carattere puntuale, queste osservazioni sono state respinte e rimandate alla successiva scala e fase progettuale, poiché vi attengono. La stessa logica è stata adottata per il gruppo di osservazioni della quarta tabella, tutte inerenti la possibilità di invertire la classificazione tra itinerario principale e secondari della FVG 6 tra sponda sinistra e sponda destra del Tagliamento.

È necessario infine ricordare che durante la fase di stesura del PREMOCI e del relativo processo di VAS la disciplina degli Enti locali di livello sovracomunale ha subito delle trasformazioni. In particolare, con l'articolo 7 della L.R. 29 novembre 2019, n. 21, recante "Esercizio coordinato di funzioni e servizi tra gli enti locali del Friuli Venezia Giulia e istituzione degli enti di decentramento regionale." sono state istituite le Comunità di montagna mediante trasformazione di diritto delle Unioni Territoriali Intercomunali (UTI) che esercitavano le funzioni delle soppresse Comunità montane. Le Comunità montane di cui alla L.R. 20 dicembre 2002, n. 33, recante "Istituzione dei Comprensori montani del Friuli Venezia Giulia.", individuate come Soggetti competenti in materia ambientale nel processo di VAS del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (delibera di Giunta regionale 11 dicembre 2020, n. 1850), sono ad oggi sostituite dalle Comunità di Montagna. Pertanto, l'osservazione pervenuta dalla Comunità di Montagna del Natisone e Torre è stata catalogata come osservazione inoltrata dal Soggetto competente in materia ambientale Comunità montana Torre - Natisone - Collio., così individuato nella deliberazione di Giunta regionale dd. 11 dicembre 2020, n. 1850.

Si coglie l'occasione per ricordare che anche il Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione della Direzione centrale infrastrutture e territorio regionale ha cambiato di recente denominazione, divenendo Servizio infrastrutture di trasporto, digitali e della mobilità sostenibile (deliberazione di Giunta regionale dd. 06 agosto 2021, n. 1250).

In generale, si può concludere che è stata accolta la maggior parte delle osservazioni pervenute e che tale accoglimento non ha comportato alcuna modifica sostanziale alla struttura della rete delle ciclovie di interesse regionale (RECIR) e agli obiettivi e alle strategie d'integrazione modale e sostenibilità su cui è impostato il PREMOCI.

In merito alla struttura della rete delle ciclovie di interesse regionale (RECIR) e al processo di riordino operato dal PREMOCI (gerarchizzazione e classificazione delle singole ciclovie), le osservazioni hanno contribuito a validarne i contenuti. In particolare, è stata l'occasione per verificare i criteri presentati al Capitolo 7 "La programmazione coordinata" dell'elaborato denominato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO. Grazie alle osservazioni sono state perfezionate e individuate definitivamente le priorità d'intervento, illustrate nel relativo allegato, ovvero progetti (interventi e azioni prioritarie) volti all'incremento della mobilità ciclistica in specifici ambiti territoriali di area vasta.

Per quanto riguarda gli obiettivi e le strategie di integrazione modale e sostenibilità, le osservazioni hanno contribuito a validare i contenuti delle priorità d'intervento. Si tratta di progetti (interventi e azioni prioritarie) che concorrono al raggiungimento degli obiettivi di realizzazione del sistema della ciclabilità diffusa (SICID) individuato dalla L.R. 8/2018 e s.m.i. e che promuovono gli spostamenti in bicicletta sui tragitti casa-lavoro e casa-scuola in un'ottica di potenziamento dell'intermodalità e dell'integrazione tra ciclabilità e trasporto pubblico. L'avvio dei progetti si concretizza con l'attività di pianificazione a scala sovracomunale e con Accordi di Programma (AdiP) tra la Regione e gli Enti presenti nell'ambito territoriale di riferimento e cioè le Amministrazioni comunali, i Consorzi industriali di interesse regionale e i centri di ricerca. Attraverso il PREMOCI la Regione ha individuato come prioritarie quelle iniziative che riguardano ambiti con particolari specificità territoriali, capacità organizzative e caratteristiche esemplari, ove attuare progetti (pilota per la mobilità ciclistica, anche sperimentali) comunque replicabili in altre aree del territorio regionale.

Si evidenziano il miglioramento e completamento delle reti ciclabili dell'ambito territoriale comprendente il polo intermodale di Trieste Airport e le aree industriali limitrofe; il miglioramento dei percorsi casa-lavoro nell'ambito territoriale dei Comuni afferenti il Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Provincia di Pordenone; lo sviluppo

della pianificazione intercomunale finalizzata alla promozione dei percorsi ciclistici dei territori montani dell'ambito dell'alta Carnia; il miglioramento dei percorsi casa-lavoro nell'ambito territoriale dei Comuni afferenti il Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli.

Sono in corso di definizione ulteriori azioni di miglioramento dei percorsi casa-lavoro nell'ambito territoriale del pordenonese, compresa la conurbazione della città di Pordenone e di miglioramento delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità ciclistica nell'ambito della città di Gorizia, capitale europea della cultura nel 2025 insieme a Nova Gorica.

L'elaborato denominato P6.1 PREMOCI A COLPO D'OCCHIO restituirà graficamente nella stesura finale del Piano i quattro differenti scenari alternativi descritti nel Rapporto ambientale (elaborato denominato P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE). Dall'elaborato risulta evidente che il PREMOCI riesce a sistematizzare l'intermodalità regionale tra le reti del trasporto pubblico locale e la rete ciclabile, rendendola sempre più efficiente e sostenibile: Il PREMOCI sviluppa infatti una percorribilità del territorio regionale molto più ampia in termini di collegamenti rispetto alle alternative proposte dalla delibera di Giunta regionale n. 2614/2015 (Alternativa 0) e dal Piano Paesaggistico Regionale (Alternativa 1), a fronte di un consumo di suolo inferiore. La pianificazione proposta dal PREMOCI prevede infatti il riutilizzo di sedimi ferroviari dismessi e dei servizi pubblici ferroviari, marittimi e su gomma a supporto della ciclabilità e l'impiego di tracciati viari esistenti a bassa percorribilità. L'Alternativa 3 (PREMOCI approvato) rappresentata nell'elaborato in argomento introduce nuove logiche di pianificazione, basate su criteri ambientali, che vengono presi a riferimento sia a scala regionale che a scala sovracomunale e comunale.

N.	SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE	PROTOCOLLO E DATA MITTENTE	PROTOCOLLO E DATA DC INFRASTRUTTURE E TERRITORIO
1	DIREZIONE CENTRALE DIFESA DELL'AMBIENTE, ENERGIA E SVILUPPO SOSTENIBILE Servizio gestione risorse idriche	amb/2022/0025666 04/05/2022	TERINF-GEN-0032095-A 09/05/2022
2	AZIENDA SANITARIA FRIULI OCCIDENTALE (AS FO)	protgen/2022/0039064 05/05/2022	TERINF-GEN-0032098-A 09/05/2022
3	AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA (ARPA FVG)	dir_gen/2022/0013740 09/05/2022	TERINF-GEN-0033277-A 12/05/2022
4	AUTORITA' DI BACINO DISTRETTUALE DELLE ALPI ORIENTALI	4052/2022 11/05/2022	TERINF-GEN-0033289-A 12/05/2022
5	ASSOCIAZIONE DEI CONSOZI DI BONIFICA DELLA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA	90/2022 13/05/2022	TERINF-GEN-0034007-A 16/05/2022
6	DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE E TERRITORIO Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica	terinf/2022/0033939 13/05/2022	TERINF-GEN-0034042-A 16/05/2022
7	COMUNITÀ DI MONTAGNA DEL NATISONE E TORRE TARCENTO (UD)	protgen/2022/0002463 16/05/2022	TERINF-GEN-0034148-A 16/05/2022
8	AZIENDA SANITARIA UNIVERSITARIA FRIULI CENTRALE (ASU FC)	asufc/2022/0081161 16/05/2022	TERINF-GEN-0034434-A 17/05/2022
		asufc/2022/0081516 17/05/2022	TERINF-GEN-0034436-A 17/05/2022
9	DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE E TERRITORIO Servizio trasporto pubblico regionale e locale	16/05/2022	TERINF-GEN-0034968-A 18/05/2022
10	DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE E TERRITORIO Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica	terinf/2022/0035163 18/05/2022	TERINF-GEN-0035163-A 19/05/2022
11	DIREZIONE CENTRALE RISORSE AGROALIMENTARI, FORESTALI E ITTICHE Servizio biodiversità	agfor/2022/0044430 20/06/2022	GRFVG-GEN-0036866-A 21/06/2022

N	PUBBLICO INTERESSATO	PROTOCOLLO MITTENTE E DATA DI ARRIVO	NUMERO E DATA PROTOCOLLO IN ENTRATA
12	SIG. COSTANZO NEVIO (GORIZIA)	19/04/2022	TERINF-GEN-0027965-A 22/04/2022
13	COMUNE DI CAMPOFORMIDO (UD)	protgen/2022/006458 03/05/2022	TERINF-GEN-0031807-A 06/05/2022
14	COMUNE DI TRICESIMO (UD)	protgen/2022/0007617 09/05/2022	TERINF-GEN-0033275-A 12/05/2022
15	COMUNE DI VENZONE (UD)	protgen/2022/0002433 09/05/2022	TERINF-GEN-2022-0033276-A 12/05/2022
16	COMUNE DI MUZZANA DEL TURGNANO (UD)	protgen/2022/0003214 10/05/2022	TERINF-GEN-2022-0033278-A 12/05/2022

N	PUBBLICO INTERESSATO	PROTOCOLLO MITTENTE E DATA DI ARRIVO	NUMERO E DATA PROTOCOLLO IN ENTRATA
17	FRIULI VENEZIA GIULIA STRADE SPA (FVGS SPA)	protgen/2022/0017270 10/05/2022	TERINF-GEN- 0033281-A 12/05/2022
18	COMUNE DI SAN DANIELE DEL FRIULI (UD)	11/05/2022	TERINF-GEN- 0033282-A 12/05/2022
19	COMUNE DI RAGOGNA (UD)	protgen/2022/0003621 11/05/2022	TERINF-GEN- 0033283-A 12/05/2022
20	COMUNE DI MORTEGLIANO (UD)	protgen/2022/0005001 11/05/2022	TERINF-GEN- 0033287-A 12/05/2022
21	COMUNE DI PASIAN DI PRATO (UD)	0007848 12/05/2022	TERINF-GEN- 0033639-A 13/05/2022
22	COMUNE DI PRATA DI PORDENONE (PN)	protgen/2022/0007126 12/05/2022	TERINF-GEN- 0033641-A 13/05/2022
23	COMUNE DI CERVIGNANO (UD)	0014800 12/05/2022	TERINF-GEN- 0033644-A 13/05/2022
24	COMUNE DI FIUME VENETO (PN)	protgen/2022/0009142 12/05/2022	TERINF-GEN- 0033645-A 13/05/2022
25	COMUNE DI DIGNANO (UD)	12/05/2022	TERINF-GEN- 0033667-A 13/05/2022
26	COMUNE DI MUGGIA (TS)	protgen/2022/0013826 13/05/2022	TERINF-GEN- 0033995-A 16/05/2022
27	COMUNE DI RONCHI DEI LEGIONARI (GO)	UFFSEG/2022/0010847 13/05/2022	TERINF-GEN- 0034017-A 16/05/2022
28	STUDIO PROFESSIONALE ARCH. GARBIN GIUSEPPE CERVIGNANO DEL FRIULI (UD)	12/05/2022	TERINF-GEN- 0034033-A 16/05/2022
29	COMUNE DI STARANZANO (GO)	AOO/2022/0005723 13/05/2022	TERINF-GEN- 0034044-A 16/05/2022
30	FEDERAZIONE ITALIANA AMBIENTE E BICICLETTA FIAB ULISSE TRIESTE PER CONTO DEL COORDINAMENTO FIAB DEL FVG TRIESTE	12/05/2022	TERINF-GEN- 0034052-A 16/05/2022
31	STUDIO PROFESSIONALE ARCH. IURIG GIAMPIERO (UDINE)	13/05/2022	TERINF-GEN- 0034061-A 16/05/2022
32	STUDIO PROFESSIONALE A2R BARBARA E MARILENA MOTTA ARCHITETTI UDINE	13/05/2022	TERINF-GEN- 0034065-A 16/05/2022
33	ASSOCIAZIONE CERVIGNANO NOSTRA CERVIGNANO DEL FRIULI (UD)	14/05/2022	TERINF-GEN- 0034067-A 16/05/2022
34	SIG. RADIVO PAOLO (TRIESTE)	15/05/2022	TERINF-GEN- 0034072-A 16/05/2022
35	COMUNE DI VARMO (UD)	15/05/2022	TERINF-GEN- 0034083-A 16/05/2022
		3104 16/05/2022	TERINF-GEN- 0034249-A

N	PUBBLICO INTERESSATO	PROTOCOLLO MITTENTE E DATA DI ARRIVO	NUMERO E DATA PROTOCOLLO IN ENTRATA
			16/05/2022
36	COMUNE DI BASILIANO (UD)	protgen/2022/0004904 15/05/2022	TERINF-GEN- 0034085-A 16/05/2022
37	SIG. REBULA MATEJ TRIESTE	15/05/2022	TERINF-GEN- 0034134-A 16/05/2022
38	SIG. DEL FORNO IVAN PASIAN DI PRATO (UD)	15/05/2022	TERINF-GEN- 0034138-A 16/05/2022
39	COMUNE DI POZZUOLO DEL FRIULI (UD)	12/05/2022	TERINF-GEN- 0034140-A 16/05/2022
40	COMUNE DI MAJANO (UD)	5538 16/05/2022	TERINF-GEN- 0034245-A 16/05/2022
41	COMUNE DI FORGARIA DEL FRIULI (UD)	protgen/2022/0003780 16/05/2022	TERINF-GEN- 0034247-A 16/05/2022
42	COMUNE DI TRASAGHIS (UD)	protgen/2022/0003194 16/05/2022	TERINF-GEN- 0034432-A 16/05/2022
43	COMUNE DI PINZANO AL TAGLIAMENTO (PN)	protgen/2022/0002426 16/05/2022	TERINF-GEN- 0034437-A 17/05/2022
44	COMUNE DI TAVAGNACCO (UD)	c_b536_0001/2022/0012 465 16/05/2022	TERINF-GEN- 0034442-A 17/05/2022
45	COMUNE DI VALVASONE ARZENE (UD)	5433 16/05/2022	TERINF-GEN- 0034447-A 17/05/2022
46	COMUNE DI SEDEGLIANO (UD)	0003824 16/05/2022	TERINF-GEN- 0034529-A 17/05/2022
47	COMUNE DI FLAIBANO (UD)	14/05/2022	TERINF-GEN- 0034540-A 17/05/2022
48	COMUNE DI LIGNANO SABBIA D'ORO (UD)	017094 13/05/2022	TERINF-GEN- 0034704-A 17/05/2022
49	COMUNE DI DUINO AURISINA (TS)	protgen/2022/0008427 17/05/2022	TERINF-GEN- 0034737-A 17/05/2022
50	COMUNE DI CARLINO (UD)	protgen/2022/0002861 17/05/2022	TERINF-GEN- 0034742-A 17/05/2022
51	COMUNE DI UDINE	0075529/2022 27/05/2022	GRFVG-GEN- 0021778-A 26/05/2022
		01/06/2022	GRFVG-GEN- 0024278-A 26/05/2022

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
DIREZIONE CENTRALE DIFESA DELL'AMBIENTE, ENERGIA E SVILUPPO SOSTENIBILE Servizio gestione risorse idriche			TERINF-GEN-2022-0032095-A			1
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	<p>Vincolo ambientale L'istante chiede di specificare il concetto di vincolo ambientale (lettera c), comma 1, articolo 14) per meglio tutelare lo stato morfologico dei corsi d'acqua, quale obiettivo di qualità individuato dal Piano Regionale di Tutela delle Acque e dal Piano di Gestione delle Acque del distretto Alpi Orientali. Viene proposta la seguente formulazione: “(..) 1. La pianificazione della RECIR si basa prioritariamente: [..] c) sull'utilizzazione di argini di fiumi e canali e, in generale, di corsi d'acqua, compatibilmente con i vincoli ambientali e idrogeologici, con quanto indicato dalle presenti norme e all'esterno dell'area di pertinenza del corso d'acqua stesso in modo che per la successiva manutenzione non si rendano necessari interventi di sistemazione idraulica. (..)”.</p>	<p>Accolta. Si ritiene di modificare l'elaborato denominato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE integrando l'articolo 14, comma 1, lettera c) con quanto suggerito dall'istante.</p>	<p>Modificare la lettera c), comma 1 dell'articolo 14 come di seguito indicato: “(..) c) sull'utilizzazione di argini di fiumi e canali e, in generale, di corsi d'acqua, compatibilmente con i vincoli ambientali e idrogeologici e con quanto indicato dalle presenti norme e all'esterno dell'area di pertinenza del corso d'acqua stesso in modo che per la successiva manutenzione non si rendano necessari interventi di sistemazione idraulica. (..)”.</p>

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
AZIENDA SANITARIA DEL FRIULI OCCIDENTALE (ASFO)			TERINF-GEN-2022-0032098-A			2
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X	X	GENERALE	L'Azienda Sanitaria Friuli Occidentale non rileva motivi e/o pareri ostativi alla realizzazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PREMOCI).	Accolta.	Gli elaborati del PREMOCI non necessitano di alcuna modifica in tal senso..

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA (ARPA FVG)			TERINF-GEN-2022-0033277-A			3
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1		X	P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE	<p>Analisi di coerenza L'istante chiede che la tabella n. 14 (pag. 176 - 183) venga integrata con commenti e spiegazioni, almeno per le valutazioni sintetiche di coerenza bassa, al fine di consentirne una maggior ripercorribilità e trasparenza. Si chiede inoltre di precisare se siano previste modalità di attuazione specifiche per tali azioni, da mettere in atto per affrontare le basse coerenze.</p>	<p>Accolta. Si ritiene di modificare l'elaborato denominato P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE integrando e argomentando i punti relativi alla valutazione di coerenza per chiarire alcune dei risultati espressi nella tabella n. 14 (pag. 176 - 183)..</p>	Aggiornare e integrare l'analisi della coerenza all'interno dell'elaborato denominato P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE.
2		X	P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE	<p>Valutazione effetti L'istante chiede di affiancare alla rappresentazione contenuta nelle Matrici di sintesi (pag. 454) la descrizione dell'approfondimento analitico di ogni singola azione di Piano da cui derivano, almeno per le azioni con potenziale effetto negativo, in modo da chiarirne la natura, non sempre evidente (es., l'effetto negativo, poco significativo, indiretto, a lungo termine, irreversibile e molto probabile sulla componente suolo dell'azione AZ2.1.3 "Definire gli standard minimi dei servizi sulla RECIR". La descrizione dovrebbe comprendere anche le eventuali misure correttive (es. mitigazioni, compensazioni, monitoraggi specifici ecc.) previste per l'attuazione di queste azioni.).</p>	<p>Accolta. Si ritiene di integrare le valutazioni contenute nelle matrici di sintesi con approfondimenti analitici, con particolare riguardo alle azioni con potenziale effetto negativo su una o più matrici ambientali.</p>	Aggiornare e integrare le valutazioni contenute nelle matrici di sintesi dell'elaborato denominato P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE con analisi dettagliate di singole azioni.
3	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI DI PIANO	<p>Consumo di suolo L'istante suggerisce d'integrare i criteri su cui si basa la progettazione delle ciclovie (comma 3, articolo 16) aggiungendo un ulteriore criterio finalizzato a privilegiare l'utilizzo di fondi naturali o comunque permeabili per la realizzazione di nuove ciclovie in ambito extraurbano.</p>	<p>Parzialmente accolta. Per gli itinerari che non attraversano aree di pregio ambientale è preferibile un fondo che garantisca la massima regolarità delle superfici nel tempo (articolo 12 del CdS), assicurando quindi minore impegno gestionale e manutentivo. L'indicazione verrà data pertanto solo per aree naturali protette e siti della Rete</p>	Vedere le prescrizioni della Valutazione d'incidenza.

					Natura 2000, anche sulla base delle indicazioni dello Studio di incidenza.	
4		X	P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE	<p>Piano di monitoraggio L'istante chiede di integrare il capitolo 7 con:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i valori obiettivo o target (anche qualitativi) per ciascun indicatore; - il controllo periodico di efficacia degli interventi di mitigazione/compensazione; - le modalità e le cadenze temporali del monitoraggio; - i criteri su cui basarsi per l'adozione di eventuali misure correttive nel caso si verificano impatti negativi imprevisti; - l'individuazione delle responsabilità del monitoraggio e della circolazione dei dati; - la sussistenza delle risorse (umane, strumentali, finanziarie) adeguate a garantire la realizzazione e la gestione del monitoraggio; - gli eventuali rapporti collaborativi con gli Enti detentori dei dati; - la produzione di reports periodici che presentino informazioni e considerazioni basate sui dati raccolti durante il monitoraggio. 	<p>Accolta. Si ritiene di integrare il capitolo 7 "Piano di monitoraggio" dell'elaborato denominato P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE arricchendo i parametri relativi agli indicatori proposti, al fine di rendere più chiaro il processo di attuazione del monitoraggio e la sua sostenibilità nel tempo. Ove possibile e disponibile possono essere anche definiti valori obiettivo o target.</p>	<p>Modificare il capitolo 7 "Piano di monitoraggio" dell'elaborato denominato P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE, inserendo i parametri segnalati per i diversi indicatori o in relazione alla modalità di attuazione del piano di monitoraggio stesso. Indicare altresì la periodicità con cui dovrà essere trasmesso all'Autorità competente il rapporto di monitoraggio contenente, se del caso, le eventuali misure correttive da adottare.</p>
5		X	P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE	<p>Perfezionamento scelta indicatori L'istante chiede di perfezionare la scelta degli indicatori per tutte le azioni che sono state individuate come generatrici di potenziali effetti negativi (es., l'azione AZ6.1.2 "Definire le azioni e gli interventi per la realizzazione dei progetti" presenta un impatto negativo sulla componente suolo (pag. 466) ma l'indicatore di monitoraggio ad essa collegato tratta unicamente dei "progetti casa-scuola e casa-lavoro realizzati" (pag. 522 RA); all'azione AZ2.1.3 "Definire gli standard minimi dei servizi sulla RECIR" dovrebbe essere associato un indicatore connesso al suo potenziale impatto sul suolo; ecc..).</p>	<p>Accolta. Si ritiene di integrare il capitolo 7 "Piano di monitoraggio" dell'elaborato denominato P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE arricchendo i parametri relativi agli indicatori proposti, al fine di rendere più chiaro il processo di attuazione del monitoraggio e la sua sostenibilità nel tempo. Ove possibile e disponibile, possono essere anche definiti valori obiettivo o target.</p>	<p>Modificare il capitolo 7 "Piano di monitoraggio" dell'elaborato denominato P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE, inserendo i parametri indicati per i diversi indicatori o in relazione alla modalità di attuazione del piano di monitoraggio stesso.</p>

6	X		P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE	<p>Fonte dati per indicatore L'istante segnala l'insieme dei dati elaborati dal Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA) nell'ambito della realizzazione annuale del Rapporto nazionale "Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici" quale fonte più idonea per l'indicatore "Impermeabilizzazione e consumo di suolo pro capite" (pag. 507), correlato all'azione AZ1.1.2 "Costituire atto di riferimento per la verifica di possibili interferenze in sede di programmazione e realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto sul territorio regionale".</p>	<p>Accolta. Si ritiene di prendere a riferimento anche gli elaborati del SNP, con particolare riguardo al Rapporto nazionale sul consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici" e di considerarli nell'elaborazione della proposta di indicatori.</p>	<p>Perfezionare la scelta degli indicatori all'interno del capitolo 7 "Piano di monitoraggio" dell'elaborato denominato P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE,, con particolare attenzione ai dati prodotti dal Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente.</p>
7	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	<p>Refuso L'istante segnala che nell'articolo 10 viene fatto erroneo riferimento all'articolo 17, invece che all'articolo 18, del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.</p>	<p>Accolta. Si ritiene di modificare l'elaborato denominato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE sistemando il riferimento errato presente nell'articolo 10, come suggerito dal Soggetto richiedente.</p>	<p>Modificare l'articolo 10 delle NdiA come di seguito indicato: "(...) 1. Il PREMOCI individua come sistema di monitoraggio quello descritto nel Rapporto Ambientale, di cui all'articolo 18, decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni. (...)".</p>
8	X		P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA	<p>Integrazione segnaletica verticale L'istante suggerisce d'inserire tra i formati raccomandati a pag. 30 dell'elaborato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA l'utilizzo di piccoli adesivi (es. adesivi bianco - rossi della Ciclovia AIDA e della Via Francigena), sempre chiaramente identificabili, che possono essere posizionati su un gran numero di strutture esistenti, evitando di aggiungere nuovi pali a volte paesaggisticamente impattanti.</p>	<p>Non accolta. L'impiego di adesivi è una prassi utilizzata da associazioni e tour operator per valorizzare ciclovie e itinerari. Su alcuni supporti verticali esistenti la presenza di adesivi è così elevata da produrre l'effetto contrario, ovvero rendere poco evidente l'eventuale adesivo appartenente alla segnaletica ufficiale. Si ritiene che il formato più piccolo di segnaletica verticale già proposto dal PREMOCI sia sufficientemente versatile per essere comunque utilizzato, con il minimo ingombro, sui supporti verticali esistenti.</p>	---

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
AUTORITA' DI BACINO DISTRETTUALE DELLE ALPI ORIENTALI			TERINF-GEN-2022-0033289-A			4
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1		X	P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE	Aggiornamento del riferimento analisi di coerenza aree a pericolosità geologica e da valanga L'istante chiede che il riferimento per tale analisi di coerenza sia il primo aggiornamento del Piano di gestione del Rischio di Alluvione (PGRA), adottato dalla Conferenza Istituzionale Permanente con delibera dd. 21 dicembre 2021, n. 3, il cui avviso di adozione è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dd. 4 febbraio 2022, n. 29.	Accolta. Si ritiene di introdurre il riferimento al Piano di gestione del Rischio di Alluvione (PGRA) nell'elaborato denominato P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE, come indicato dall'istante.	Aggiornare l'analisi di coerenza nell'elaborato denominato P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE con il riferimento al Piano di gestione del Rischio di Alluvione (PGRA) e con le deduzioni che ne derivano a seguito del confronto tra gli obiettivi del suddetto Piano e quelli del PREMOCI.

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
ASSOCIAZIONE DEI CONSORZI DI BONIFICA DELLA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA			TERINF-GEN-2022-0034007-A			5
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	<p>Integrazione articolo 13 delle NdiA L'istante chiede di estendere l'articolo di norma, nel titolo e nei contenuti, anche alle ciclovie che verranno realizzate in prossimità delle sponde, qualora i limitrofi corsi d'acqua non risultino provvisti di corpi arginali. L'istante evidenzia l'opportunità di prevedere, ove necessario, un adeguamento del rilevato arginale e delle relative opere accessorie, finalizzato al raggiungimento di una larghezza pari o superiore a 3,5 m e, qualora essi costituiscano opere di difesa circumlagunare, finalizzato altresì al raggiungimento di una quota sommitale pari o superiore a 3,00 m s.l.m.m. in caso di realizzazione della ciclovia sulla sommità del rilevato stesso.</p>	<p>Parzialmente accolta. Si ritiene di modificare l'elaborato denominato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE integrando l'articolo 13 con alcune indicazioni per la realizzazione di ciclovie in prossimità delle sponde di corsi d'acqua non provvisti di corpi arginali. Non si ritiene, tuttavia, di inserire nelle modifiche alcun riferimento alle dimensioni e alla quota dei rilevati arginali, che sono oggetto di approfondimenti progettuali specifici nei differenti casi.</p>	<p>Modificare l'articolo 13 delle NdiA inserendo il comma 7 come di seguito indicato: “(..) 7. Le indicazioni di cui ai commi 4, 5 e 6 si applicano anche a ciclovie localizzate in prossimità delle sponde di corsi d'acqua sprovvisti di corpi arginali. (..)”.</p> <p>La modifica comporta la rinumerazione del comma 7, che diviene comma 8.</p>
2	X		P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA	<p>Integrazione testo L'istante chiede di inserire le indicazioni inerenti segnaletica e accessori di complemento, specificamente rivolte all'attività di manutenzione idraulica, per un raccordo più efficace degli strumenti di Piano.</p>	<p>Accolta. Si ritiene di inserire nel documento denominato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA un rimando all'articolo 13 delle NdiA del PREMOCI .</p>	<p>Modificare il paragrafo 4.3 “Le indicazioni generali per l'utilizzo dei segnali di direzione” dell'elaborato denominato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA inserendo, come ultimo capoverso, il seguente rimando: “(..) Per quanto riguarda l'installazione della segnaletica sulle ciclovie in prossimità degli argini, si rimanda all'articolo 13 delle norme di attuazione del Piano.(..)”.</p>

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE E TERRITORIO Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica			TERINF-GEN-2022-0034042-A			6
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1		X	P6.1 RAPPORTO AMBIENTALE	<p>Coerenza con PPR L'istante suggerisce di sviluppare una coerenza tra PREMOCI e PPR che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tenga conto delle relazioni tra gli obiettivi generali e specifici del PPR e gli obiettivi del PREMOCI; - evidenzi come il PREMOCI abbia considerato gli indirizzi e le direttive per la Rete della mobilità lenta (ReMOL) del PPR (in particolare l'articolo 45 delle NTA e l'allegato 79 Scheda della ReMOL) nello sviluppare i propri contenuti. <p>Nel paragrafo 3.4 si osserva la mancanza di una matrice di raffronto tra gli obiettivi del PREMOCI e gli obiettivi generali e specifici della Parte statutaria e della Parte strategica del PPR. La matrice consente di completare la verifica della coerenza esterna verticale del PREMOCI ed esplicitare il risultato di sintesi proposto all'interno della Tabella 15.</p>	<p>Accolta. Si ritiene di inserire le matrici richieste in un ulteriore elaborato da allegare al PREMOCI:</p>	Inserire tra gli elaborati del PREMOCI un documento che contenga la verifica di coerenza tra PREMOCI e PPR:
2	X		P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	<p>Coerenza con PPR L'istante chiede di integrare la coerenza tra il PPR e il PREMOCI (Paragrafo "3.1 Piano paesaggistico regionale") con matrici di confronto che esplichino le coerenze e i punti di contatto tra gli obiettivi generali e specifici del PREMOCI e:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli indirizzi e le direttive per la ReMOL (commi 4 e 5, articolo 45, NTA del PPR); - gli indirizzi generali delle linee strategico progettuali contenute nell'elaborato "Scheda della rete della mobilità lenta" (Allegato 79 del PPR). <p>La verifica della coerenza tra i due strumenti può essere affrontata con un commento e, se ritenuto di supporto, con una matrice di</p>	<p>Accolta. Si ritiene di inserire le matrici richieste in un ulteriore elaborato da allegare al PREMOCI.</p>	Inserire tra gli elaborati del PREMOCI un documento che contenga la verifica di coerenza tra PREMOCI e PPR:

				<p>confronto tra ciascuna azione o Ciclovie della RECIR e:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli indirizzi e le direttive per gli aspetti infrastrutturali e per la costruzione della rete della mobilità lenta (Schede d'ambito di paesaggio per le corrispondenti direttrici della ReMOL); - gli indirizzi strategici e progettuali individuati per ciascuna direttrice prioritaria e secondaria rinvenibili dall'elaborato "Scheda della rete della mobilità lenta" (All.egato79 del PPR). <p>Nella trattazione generale andrebbero inoltre indicate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le modalità con le quali il PREMOCI ha considerato la ReMOL del PPR (Parte strategica) evidenziando e motivando eventuali varianti apportate dal Piano nel definire la rete di primo e secondo livello rispetto alla proposta del PPR, per dar luogo a un sistema di percorsi articolato e qualificato, volto allo stesso tempo ad incentivare e integrare funzionalmente le forme di mobilità alternativa sul territorio, come pure a favorire la conoscenza e la fruizione delle emergenze naturalistiche e paesaggistiche; - la scelta di privilegiare alcuni percorsi in virtù di collegare, valorizzando e concorrendo allo sviluppo integrato di itinerari di mobilità lenta, i centri regionali aventi valenza storico-culturale e paesaggistico ambientale o luoghi e aree di interesse del paesaggio anche a scala transregionale. 		
3	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	<p>Banca dati</p> <p>L'istante ritiene utile descrivere nel dettaglio le migliorie apportate dal PREMOCI alla banca dati per la raccolta e la localizzazione delle reti di viabilità ciclabile diffuse sul territorio. La L.R. 8/18 e s.m.i. fa riferimento al Sistema informativo stradale (SIS) con la banca dati delle reti ciclabili del Sistema della ciclabilità diffusa (SICID) e al grafo regionale delle reti ciclabili.</p> <p>L'istante evidenzia l'importanza che tale tematica assume sia nell'ambito degli aggiornamenti del PPR e del PGT che per le attività in corso da parte dei Comuni per la</p>	<p>Accolta.</p> <p>Si ritiene di modificare l'elaborato denominato P1.1. NORME DI ATTUAZIONE, integrando l'articolo 8 e l'articolo 11 con specifiche puntuali sulla cartografia e la banca dati del Sistema informativo Stradale (SIS) per quanto riguarda gli itinerari ciclabili.</p>	<p>Modificare l'articolo 11 delle NdiA come di seguito indicato:</p> <p>"(..) 1. La cartografia del PREMOCI è inserita nel Sistema informativo stradale (SIS) e deve essere tenuta aggiornata. Il Servizio regionale competente definisce la struttura della banca dati, i parametri da associare alla cartografia del PREMOCI ai fini dell'inserimento nel Sistema informativo stradale e le modalità di aggiornamento dello stesso.</p> <p>2. Ai fini dell'aggiornamento Sistema informativo stradale, i contenuti del Biciplan sovracomunale e comunale devono essere inoltrati alla Regione in file formato shape</p>

				conformazione degli strumenti urbanistici al PPR.		<p>(oppure *.gpkg ed eventuale *.qml o *.qml per software Qgis), strutturato secondo le indicazioni fornite nel parere rilasciato dal Servizio regionale competente, a seguito dell'entrata in vigore del Biciplan comunale e sovracomunale stesso. Il sistema di riferimento geografico da utilizzare è il Sistema di riferimento geodetico nazionale ETRF2000 adottando il sistema proiettato RDN2008 - UTM Zone 33N (EPSG 6708). La rete del Biciplan è classificata secondo quanto indicato all'articolo 8 comma 3 lett. f) delle presenti norme.</p> <p>3. Ai sensi dell'articolo 13 della legge regionale n. 8/2018, devono essere inoltrati alla Regione anche i file dei progetti definitivi approvati, nei formati di cui ai punti precedenti. (. .).".</p> <p>Inserire la lett. f) all'articolo 8, comma 3 delle NdiA come di seguito indicato: “(.. .) f) classifica la rete ciclabile comunale secondo le indicazioni dell'articolo 6 comma 2 lettere a), b) e c) della legge 11 gennaio 2018, n. 2.(.. .)”.</p>
--	--	--	--	---	--	---

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNITÀ DI MONTAGNA DEL NATISONE E TORRE TARENTO (UD)			TERINF-GEN-2022-0034148-A			7
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		<p>ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO</p>	<p>Modifica itinerario FVG 3/d L'istante si fa portavoce per i Comuni di Attimis (UD), Nimis (UD) e Faedis (UD) nel chiedere una variazione del tracciato della ciclovía FVG 3/d, introdotta nella RECIR in sede di adozione definitiva del PREMOCI (DGR 4 marzo 2022, n. 292) a seguito dei contributi alla pianificazione formulati con note dd. 14 settembre 2021, prot. n. TERINF-GEN-0058862-A e dd. 6 ottobre 2021, prot. n. TERINF-GEN 0064496-A.</p>	<p>Non accolta. Lo studio di fattibilità inviato in allegato all'osservazione non presenta gli elementi necessari per raffrontare la soluzione principale con la variazione proposta attraverso Faedis. La proposta di modifica del tracciato potrà essere riconsiderata nell'ambito del processo di revisione del PREMOCI denominato "programmazione coordinata", previo approfondimento del percorso proposto secondo i criteri di pianificazione di cui al capitolo 7 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI DI PIANO. In particolare, una possibile modifica del tracciato per Faedis dovrebbe seguire una direttrice diretta dalla località di Racchiuso anziché seguire l'articolato percorso verso Bellazoa. Si precisa che gli itinerari della RECIR non svolgono esclusivamente una funzione turistico-ricreativa, pertanto le soluzioni individuate in sede di studio di fattibilità dovrebbero risolvere le criticità del percorso riducendo al minimo i tratti tortuosi, oltreché gli attraversamenti, i tratti promiscui con in veicoli e – in ambito urbano – con i pedoni.</p>	---

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
AZIENDA SANITARIA UNIVERSITARIA FRIULI CENTRALE (ASU FC)			TERINF-GEN-2022-0034434-A TERINF-GEN-2022-0034436-A			8
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1		X	P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE	Integrazione quadro pianificatorio L'istante chiede di inserire nel quadro pianificatorio anche il Piano Regionale della Prevenzione del Friuli Venezia Giulia 2021-25, approvato con deliberazione della Giunta Regionale dd. 30 novembre 2021, n. 2023.	Accolta. Si ritiene di inserire nel paragrafo 2.1.2 "Quadro pianificatorio" del documento denominato P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE il riferimento richiesto dall'istante.	Modificare il paragrafo 2.1.2 "Quadro pianificatorio" dell'elaborato denominato " P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE con il riferimento al Piano Regionale della Prevenzione del Friuli Venezia Giulia 2021-25, approvato con DGR dd. 30 novembre 2021, n. 2023 e l'analisi della coerenza tra gli obiettivi di quest'ultimo e quelli del PREMOCI.
2		X	P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE	Salute L'istante evidenzia che l'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti ha effetti positivi sulla salute, ma in caso di piste ciclabili adiacenti a corsie di traffico automobilistico o in comune con esse possono esserci anche effetti negativi sulla salute dei ciclisti. L'istante invita a privilegiare la progettazione di piste ciclabili separate dal traffico veicolare. Nella progettazione va tenuto conto delle caratteristiche delle strade adiacenti o condivise (presenza di canyon stradali, presenza di siepi ai lati, caratteristiche della pavimentazione stradale, presenza di tratti stradali in cui è prevedibile la congestione del traffico – es., semafori – incidentalità, caratteristiche e gravità degli incidenti).	Non accolta. La realizzazione di una rete ciclabile efficace collega il maggior numero di origini e destinazioni, con l'obiettivo di accrescere la ripartizione modale a favore della bicicletta e dell'intermodalità tra quest'ultima e i mezzi del trasporto pubblico. Particolarmente in ambito urbano, le origini e destinazioni sono diffuse sul territorio e il più delle volte ubicate sulle infrastrutture stradali principali. Per il raggiungimento dell'obiettivo sopra descritto, la L. n. 2/2018 individua la rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale lungo le principali direttrici di traffico. La realizzazione di ciclovie lontane dal traffico ridurrebbe significativamente la capillarità dei collegamenti, vanificando così l'obiettivo di cui sopra, nonché la diminuzione del volume di traffico veicolare e i benefici sulla salute di medio e lungo termine che direttamente ne conseguono. In questo quadro, oltre al confronto tra i livelli di esposizione agli inquinanti dei ciclisti su diverse infrastrutture, sarebbe utile considerare il confronto tra i livelli di esposizione dei ciclisti e degli automobilisti presenti sulla stessa infrastruttura stradale; gli studi evidenziano che su strade congestionate il ciclista risulta meno esposto dell'automobilista all'inquinamento	---

					<p>sonoro e atmosferico, grazie al ridotto tempo di percorrenza.</p> <p>Considerata anche la valenza turistica della RECIR, ove possibile sono state privilegiate le infrastrutture dedicate, ferma restando la necessità di rispettare anche i criteri di linearità dell'itinerario e di riduzione del consumo di suolo.</p> <p>Trattandosi di un piano di settore di scala regionale, non si ritiene di poter catalogare adeguatamente tutti i casi in cui prediligere gli itinerari ciclabili lontani dalle arterie di traffico, scelta che compete alla pianificazione di scala locale e alla progettazione.</p>	
3	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	<p>Intermodalità L'istante sottolinea l'importanza di integrare i percorsi delle piste ciclabili con quelli dei trasporti pubblici in ambito urbano ed extraurbano.</p>	<p>Accolta. Si ritiene che le argomentazioni addotte dall'istante possano essere inserite nel PREMOCI sotto forma di integrazioni alle NdiA, come suggerito nell'osservazione formulata dal Servizio trasporto pubblico regionale e locale della Direzione centrale infrastrutture e territorio.</p>	<p>Modificare l'elaborato denominato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE come indicato nell'osservazione formulata dal Servizio trasporto pubblico regionale e locale della Direzione centrale infrastrutture e territorio.</p>

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE E TERRITORIO Servizio trasporto pubblico regionale e locale			TERINF-GEN-2022-0034969-A			9
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	Modifica all'articolo 1 L'istante chiede di inserire all'articolo 1 (pag. 3) la seguente dicitura: PRTPL - Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale.	Accolta. Si ritiene di modificare l'articolo 1 dell'elaborato denominato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE, inserendo la dicitura suggerita dall'istante.	Modificare l'articolo 1 dell'elaborato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE inserendo la seguente definizione: “(..) PRTPL - piano regionale del trasporto pubblico locale; (..)”.
2	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	Modifica all'articolo 6, comma 1 L'istante chiede di modificare il comma 1 dell'articolo 6 (pag. 7) come di seguito indicato: “(..) e) in via indiretta attraverso le azioni di incentivazione all'utilizzo della bicicletta definite nel PRTPL ed attuate mediante: - la realizzazione/adequamento del sistema dei CIMR e delle fermate; - i contratti di servizio afferenti il sistema del trasporto pubblico locale, in particolare per quanto riguarda il trasporto biciclette a bordo dei mezzi di TPL e la realizzazione di ciclostazioni; - le azioni sul sistema tariffario finalizzate alla promozione della ciclabilità (..)”.	Accolta. Si ritiene di modificare l'articolo 6, comma 1 dell'elaborato denominato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE, inserendo la dicitura suggerita dall'istante.	Modificare l'articolo 6, comma 1 dell'elaborato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE come di seguito indicato: “(..) 1. Il PREMOCI è attuato: a) in via diretta attraverso la programmazione regionale per la progettazione e realizzazione delle ciclovie; b) in via diretta tramite accordi con gli Enti locali e altri Enti pubblici per la realizzazione della RECIR, per la promozione delle azioni di incentivazione all'uso della bicicletta e per le azioni che abbiano effetti di livello regionale; c) in via indiretta, attraverso i contributi erogati dalla Regione con decreto del Presidente della Regione dd. 15 maggio 2019, n. 076/Pres.; d) in via indiretta, attraverso i Biciplan di cui agli articoli 8 e 9 della legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e successive modificazioni; e) in via indiretta attraverso le azioni di incentivazione all'utilizzo della bicicletta definite nel PRTPL ed attuate mediante: - la realizzazione/adequamento del sistema dei CIMR e delle fermate; - i contratti di servizio afferenti il sistema del trasporto pubblico locale, in particolare per quanto riguarda il trasporto biciclette a bordo dei mezzi di TPL e la realizzazione di ciclostazioni; - le azioni sul sistema tariffario finalizzate alla promozione della ciclabilità (..)”.

3	X		<p>P1.1 NORME DI ATTUAZIONE</p>	<p>Modifica all'articolo 7 L'istante chiede di inserire i commi 4 e 5 all'articolo 7 (pag. 8), come di seguito indicato: “(..) 4. assicura le connessioni funzionali e di livello di servizio adeguato tra i CIMR, le Stazioni ferroviarie e la RECIR e individua gli spazi interni ai CIMR e alle Stazioni ferroviarie o in prossimità delle stesse da utilizzare per potenziare/migliorare i servizi dedicati alla ciclabilità e all’intermodalità bici/TPL. 5. Nel caso di Stazioni ferroviarie non analizzate nel Manuale delle Strutture di Accoglienza (Elaborato P4.2), il Biciplan Sovracomunale comprende, tra i contenuti, anche una scheda di analisi e una proposta di interventi redatte in conformità con quelle presenti nel predetto Manuale. (...).”</p>	<p>Accolta. Si ritiene di modificare l'articolo 7 dell'elaborato denominato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE, inserendo i commi 4 e 5 suggeriti dall'istante.</p>	<p>Modificare l'articolo 7 dell'elaborato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE come di seguito indicato: “(..) 4. Il Biciplan sovracomunale assicura le connessioni funzionali e di livello di servizio adeguato tra i CIMR, le stazioni ferroviarie e la RECIR e individua gli spazi interni ai CIMR e alle stazioni ferroviarie o in prossimità delle stesse da utilizzare per potenziare/migliorare i servizi dedicati alla ciclabilità e all’intermodalità bici/TPL. 5. Nel caso di stazioni ferroviarie non analizzate nel Manuale delle strutture di accoglienza (elaborato P4.2), il Biciplan sovracomunale comprende, tra i contenuti, anche una scheda di analisi e una proposta di interventi redatte in conformità con quelle presenti nel predetto manuale. (...).”</p>
4	X		<p>P1.1 NORME DI ATTUAZIONE</p>	<p>Modifica all'articolo 8 L'istante chiede di sostituire il testo della lettera e), comma 3 dell'articolo 8 (pag. 9) con il seguente: “(..) e) assicura le connessioni funzionali e di livello di servizio adeguato tra i CIMR, le Stazioni ferroviarie e la RECIR e individua gli spazi interni ai CIMR e alle Stazioni ferroviarie o in prossimità delle stesse da utilizzare per potenziare/migliorare i servizi dedicati alla ciclabilità e all’intermodalità bici/TPL. (...).” L'istante chiede inoltre di aggiungere, al medesimo comma 3 dell'articolo 8 (pag. 9) la lett. f), come di seguito indicato: “(..) f) Nel caso di Stazioni ferroviarie non analizzate nel Manuale delle Strutture di Accoglienza (Elaborato P4.2), il Biciplan Comunale comprende, tra i contenuti, anche una scheda di analisi e una proposta di interventi redatte in conformità con quelle presenti nel predetto Manuale. (...).”</p>	<p>Accolta. Si ritiene di modificare il comma 3 dell'articolo 8 dell'elaborato denominato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE: - stralciando la lettera e) e sostituendola con il testo proposto dall'istante; - inserendo la lettera f) come proposta dall'istante.</p>	<p>Modificare il comma 3 dell'articolo 8 dell'elaborato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE come di seguito indicato: “(..) 3. Oltre a quanto indicato dall'articolo 9 della legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e successive modificazioni, il Biciplan comunale: a) individua una rete ciclabile continua e sicura per tutto il territorio di competenza, integrando ove possibile l'esistente con le nuove progettazioni, in coerenza con i contenuti del Biciplan di scala sovracomunale di cui all'articolo 9 della legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e successive modificazioni; b) coordina lo sviluppo della rete ciclabile di cui alla lettera a) con le previsioni del PRGC relative alle zone territoriali omogenee a destinazione d'uso industriale, artigianale/commerciale e per servizi e attrezzature collettive, in particolare con le opere di urbanizzazione primaria ivi previste relative a: - strade a servizio degli insediamenti, compresi gli allacciamenti alla viabilità principale dei lotti edificabili; - gli spazi necessari per la sosta e il parcheggio degli autoveicoli, in relazione alle caratteristiche degli insediamenti; c) integra le azioni di rigenerazione di grandi aree ex industriali e degradate da recuperare</p>

						<p>individuate dal PRGC con la previsione di collegamenti continui e sicuri tra la rete ciclabile principale e le predette aree;</p> <p>d) prevede l'ampliamento delle zone 30, in coerenza con le destinazioni d'uso previste dal PRGC per le differenti zone territoriali omogenee;</p> <p>e) assicura le connessioni funzionali e di livello di servizio adeguato tra i CIMR, le Stazioni ferroviarie e la RECIR e individua gli spazi interni ai CIMR e alle Stazioni ferroviarie o in prossimità delle stesse da utilizzare per potenziare/migliorare i servizi dedicati alla ciclabilità e all'intermodalità bici/TPL;</p> <p>f) comprende tra i contenuti, nel caso di Stazioni ferroviarie non analizzate nel Manuale delle Strutture di Accoglienza (Elaborato P4.2), anche una scheda di analisi e una proposta di interventi redatte in conformità con quelle presenti nel predetto Manuale. (...)"</p>
5	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	<p>Modifica all'articolo 9 L'istante chiede di modificare la lettera d) del comma 2 dell'articolo 9 (pag. 10) con il seguente testo: "(...) - il collegamento di un tratto esistente della RECIR con i CIMR di primo e secondo livello; - il collegamento di un tratto esistente della RECIR con le stazioni ferroviarie non facenti parte di un CIMR se localizzate a meno di 2 km dalla RECIR. (...)"</p> <p>L'istante chiede di aggiungere nell'articolo 9 (pag. 10) il comma 3 come di seguito formulato: "(...) 3. Il perseguimento di più criteri, di cui ai commi 1 e 2, costituisce priorità in ragione del numero degli stessi nella programmazione e realizzazione delle azioni e degli interventi regionali riferiti al presente Piano. (...)"</p>	<p>Accolta. Si ritiene di modificare l'articolo 9 dell'elaborato denominato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE: - stralciando la lettera d) e sostituendola con il testo proposto dall'istante; - inserendo il comma 3 come proposto dall'istante.</p>	<p>Modificare l'articolo 9 dell'elaborato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE come di seguito indicato: "(...) 2. Sono criteri di priorità per gli interventi: a) la realizzazione dei tratti della RECIR in corrispondenza delle direttrici promiscue che presentano un maggiore grado di incidentalità con coinvolgimento di ciclisti; b) il collegamento delle zone industriali di interesse regionale al sistema della ciclabilità diffusa; c) la realizzazione di attrezzature e servizi per la RECIR che consentano la scoperta e la valorizzazione dei luoghi e delle comunità presenti sul territorio regionale; d) la realizzazione di tratti di ciclovie e la dotazione di servizi finalizzati al completamento della RECIR, con particolare riferimento alle casistiche seguenti: - il collegamento di un tratto esistente della RECIR con i CIMR di primo e secondo livello; - il collegamento di un tratto esistente della RECIR con le stazioni ferroviarie non facenti parte di un CIMR se localizzate a meno di 2 km dalla RECIR;</p>

						<p>- il congiungimento di tratte spezzate o la risoluzione di punti critici per garantire continuità alla singola ciclovia;</p> <p>- il congiungimento di tratte spezzate di differenti itinerari o la risoluzione di punti critici per la realizzazione di una porzione chiusa della RECIR;</p> <p>- la risoluzione dell'attraversamento di una strada di primo livello, come individuata dal PRITMML da parte di una ciclovia, secondo le modalità di cui alle specifiche tecniche delle presenti norme;</p> <p>e) la connessione tra reti comunali e sovracomunali, nonché tra queste ultime e la RECIR, per il completamento del sistema della ciclabilità diffusa.</p> <p>3. Il perseguimento di più criteri, di cui ai commi 1 e 2, costituisce priorità in ragione del numero degli stessi nella programmazione e realizzazione delle azioni e degli interventi regionali riferiti al presente Piano. (...)”.</p>
6	X		<p>P1.0 RELAZIONE DI ANALISI ELABORATI GRAFICI</p> <p>P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO</p>	<p>Intermodalità</p> <p>L'istante chiede la verifica delle mappe e delle figure che contengono riferimenti alle stazioni ferroviarie (esistenti, in servizio e non), per allineare i documenti di PRTPL e PREMOCI con l'indicazione delle stazioni ferroviarie da riportare.</p>	<p>Accolta.</p> <p>Si ritiene di verificare la coerenza tra i contenuti del PREMOCI e quelli del PRTPL, in particolare per allineare i documenti di PRTPL e PREMOCI con l'indicazione delle stazioni ferroviarie da riportare.</p>	<p>Aggiornare gli elaborati P1.0 RELAZIONE DI ANALISI e P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO sulla base delle modifiche proposte dall'istante</p>
7	X		<p>P1.0 RELAZIONE DI ANALISI</p>	<p>Aggiornamento dello stato della progettazione sulla Sacile-Gemona</p> <p>L'istante propone l'integrazione del paragrafo 11.7. “Le ferrovie turistiche e dismesse” (pag. 206) come segue:</p> <p>“(..) La ferrovia Sacile-Gemona è stata riconosciuta nel 2017 come ferrovia turistica (L.N. 9 agosto 2017, n. 128). La linea, aperta nel 1930, fu sostituita – a seguito di una frana lungo la tratta Maniago-Meduno e della conseguente sospensione dei servizi ferroviari – da un autoservizio a partire dal 2012 e riaperta nel 2017 dal progetto Binari senza Tempo della Fondazione FS, pensato per dare nuova vita a dieci linee ferroviarie che attraversano la provincia italiana, ai convogli storici, creando una formula innovativa di turismo ferroviario lento e sostenibile. Sempre a partire dal 2017, da Sacile a</p>	<p>Accolta.</p> <p>Si ritiene di modificare il paragrafo 11.7. “Le ferrovie turistiche e dismesse” (pag. 206) dell'elaborato denominato P1.0 RELAZIONE DI ANALISI, come proposto dall'istante.</p>	<p>Modificare il paragrafo 11.7. “Le ferrovie turistiche e dismesse” dell'elaborato P1.0 RELAZIONE DI ANALISI (pag. 206), come di seguito indicato:</p> <p>“(..) La ferrovia Sacile-Gemona è stata riconosciuta nel 2017 come ferrovia turistica (L.N. 9 agosto 2017, n. 128). La linea, aperta nel 1930, fu sostituita – a seguito di una frana lungo la tratta Maniago-Meduno e della conseguente sospensione dei servizi ferroviari – da un autoservizio a partire dal 2012 e riaperta nel 2017 dal progetto Binari senza Tempo della Fondazione FS, pensato per dare nuova vita a dieci linee ferroviarie che attraversano la provincia italiana, ai convogli storici, creando una formula innovativa di turismo ferroviario lento e sostenibile. Sempre a partire dal 2017, da Sacile a Maniago, è</p>

				<p>Maniago, è nuovamente attivo il servizio ferroviario ordinario <u>passeggeri</u>. <u>Dando attuazione a quanto previsto dal Protocollo di intesa tra la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. dd. 22/11/2016 e dal successivo "Addendum n. 1 al Protocollo d'Intesa per lo sviluppo delle infrastrutture, dell'accessibilità ai servizi ferroviari di interesse regionale, compreso il trasporto transfrontaliero", sottoscritto in data 23/04/2018, è stato costituito un gruppo tecnico di lavoro tra Regione, RFI e Trenitalia finalizzato ad individuare gli interventi necessari e il modello di esercizio per la riattivazione dei servizi ferroviari, in una prima fase, anche sulla tratta Maniago-Pinzano e, successivamente, per la completa riattivazione della linea fino a Gemona. (...)</u>".</p>		<p>nuovamente attivo il servizio ferroviario ordinario passeggeri. Dando attuazione a quanto previsto dal Protocollo di intesa tra la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. dd. 22/11/2016 e dal successivo "Addendum n. 1 al Protocollo d'Intesa per lo sviluppo delle infrastrutture, dell'accessibilità ai servizi ferroviari di interesse regionale, compreso il trasporto transfrontaliero", sottoscritto in data 23/04/2018, è stato costituito un gruppo tecnico di lavoro tra Regione, RFI e Trenitalia finalizzato ad individuare gli interventi necessari e il modello di esercizio per la riattivazione dei servizi ferroviari, in una prima fase, anche sulla tratta Maniago-Pinzano e, successivamente, per la completa riattivazione della linea fino a Gemona. (...)"</p>
8	X		<p>P1.1 NORME DI ATTUAZIONE</p> <p>Ricognizione stazioni linea ferroviaria Maniago-Pinzano-Gemona L'istante chiede di procedere ad una ricognizione delle schede sulle stazioni tra Maniago-Pinzano-Gemona, in funzione della attività che lo stesso sta svolgendo con Rete Ferroviaria Italiana (RFI) - Trenitalia (TI). La suddetta ricognizione potrebbe costituire un elemento di verifica e proposta rispetto agli interventi che saranno posti in essere da RFI lungo la linea, per la sua completa riattivazione anche ai fini turistici e, quindi, rispetto alle sinergie con la FVG 3.</p>	<p>Accolta. La modifica alle norme di attuazione prevista al punto 4 della presente osservazione costituisce presupposto per procedere con la ricognizione richiesta dall'istante.</p>	<p>Modificare l'elaborato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE secondo quanto indicato al punto 4 della presente osservazione.</p>	

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE E TERRITORIO Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica			TERINF-GEN-2022-0035163-A			10
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	Modifica articolo 9 Si propone di verificare la congruenza della disciplina di Piano proposta nelle NdiA con l'impianto normativo in materia di pianificazione territoriale e urbanistica, con la disciplina relativa ai piani dotati di potere conformativo del territorio e della proprietà e con la disciplina in materia di standard urbanistici; in particolare l'articolo 8 andrebbe rivisto alla luce del DPGR 0126/95 e della procedura di variate urbanistica prevista dalla L.R. 5/2007.	Accolta. Si ritiene di modificare l'articolo 8, comma 6 dell'elaborato denominato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE, come proposto dall'istante.	Modificare l'articolo 8, comma 6 dell'elaborato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE, come di seguito indicato: “(..) Il Biciplan comunale individua le zone territoriali omogenee del PRGC ove trasferire quote di spostamenti dai mezzi motorizzati alla bicicletta, attraverso – laddove possibile e nel rispetto dei limiti normativi – la riduzione dello spazio destinato a sosta e-parcheggio degli autoveicoli all'effettiva domanda di questi ultimi e sostituendolo con spazi e servizi per la bicicletta. (..)”.
2	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	Modifica all'articolo 1 L'istante suggerisce una riflessione circa l'opportunità di non introdurre tra le definizioni contenute nelle NTA anche quella relativa all'“infrastruttura verde”, che non trova allo stato nel sistema di pianificazione territoriale regionale alcun riferimento formale.	Accolta. Si ritiene di modificare l'articolo 1 dell'elaborato denominato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE, come proposto dall'istante.	Modificare l'articolo 1 dell'elaborato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE stralciando la definizione di “infrastruttura verde”.

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
DIREZIONE CENTRALE DIFESA DELL'AMBIENTE, ENERGIA E SVILUPPO SOSTENIBILE Servizio biodiversità			GRFVG-GEN-0036866-A			11
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1		X	P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE	<p>Valutazione di incidenza L'istante chiede di valutare attentamente le pressioni dirette e indirette, pur condividendo il criterio assunto di minimizzare i passaggi della RECIR all'interno di aree naturali tutelate, in particolare qualora si tratti di aree e siti di piccole dimensioni e isolati, habitat sensibili o aree strategiche per la gestione della fauna, su cui frammentazione e disturbo da fruizione possono avere effetti significativi.</p>	<p>Accolta. La valutazione puntuale delle pressioni dirette indirette attiene alla fase progettuale.</p>	Gli elaborati del PREMOCI non necessitano di alcuna modifica in tal senso.
2		X	P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	<p>Integrazione L'istante chiede che il Piano sia integrato: - con la previsione esplicita che nella fase attuativa di progettazione degli interventi siano rispettate o verificate, alla luce delle valutazioni di dettaglio previste, le condizioni di non incidenza indicate in ciascuna delle 22 schede di valutazione delle interferenze; - con le condizioni per la mitigazione degli impatti dell'incidenza sulle aree non disturbate dei siti Natura 2000 mettendo in atto le condizioni indicate per la non incidenza nel Rapporto ambientale, che si riporta testualmente: 1. Sito Rii del gambero di torrente "Sulla base delle risultanze dei monitoraggi richiesti in valutazione di incidenza il tracciato previsto andrà contestualizzato ed eventualmente ridisegnato in modo da minimizzare eventuali effetti negativi". 2. Sito Valle del medio Tagliamento - nuova tratta con ponte sul Ledra "sulla base delle risultanze dei monitoraggi richiesti in valutazione di incidenza, il tracciato previsto andrà contestualizzato ed eventualmente ridisegnato in modo da minimizzare eventuali effetti negativi".</p>	<p>Accolta. Si ritiene di modificare l'elaborato denominato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE, come proposto dall'istante.</p>	Vedere le prescrizioni della Valutazione di Incidenza.

				3. Sito Foce dell'Isonzo isola della Cona "Per quanto riguarda l'incidenza di una nuova passerella/ponte sull'Isonzo si ritiene necessario che la significatività degli impatti previsti sia mitigata prevedendo un'altra ubicazione del ponte, prossima al ponte esistente".		
3	X	x	ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO P8.1 RAPPORTO AMBIENTALE	Integrazione L'istante segnala che, successivamente all'adozione definitiva del PREMOCI, è stato individuato il nuovo pSIC IT 3320041 "Rio Chiarò di Cialla".	Accolta. Si ritiene di modificare gli elaborati di Piano tenendo conto di quanto indicato.	Vedere le prescrizioni della Valutazione di Incidenza.

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
SIG. COSTANZO NEVIO (GORIZIA)			TERINF-GEN-2022-0027965-A			12
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	FVG 5 - Ciclovia dell'Isonzo L'istante chiede delucidazioni sull'affermazione: "Il tracciato non è stato oggetto di rilievo" dell'elaborato denominato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO (pag. 52).	Accolta. Il tracciato individuato dalla DGR 29 dicembre 2015, n. 2614 e trasposto sullo stradario per il rilievo con strumento MMS non era interamente percorribile e, pertanto, in alcuni tratti non è stato oggetto del suddetto rilievo. A seguito dell'approvazione del PREMOCI, affinché le fasi della progettazione della Ciclovia FVG 5 possano essere sviluppate, il rilievo sarà completato nei tratti mancanti.	Gli elaborati del PREMOCI non necessitano di alcuna modifica in tal senso.
2	X		ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	FVG 5 - Ciclovia dell'Isonzo L'istante chiede che la Ciclovia FVG 5 venga realizzata a breve e che per la sua promozione vengano utilizzate le medesime strategie adottate a suo tempo per la Ciclovia FVG 1, affinché tale realizzazione possa essere inserita nelle programmazioni turistiche, visto l'evento del 2025 Gorizia Nova Gorica capitale europea della cultura.	Accolta. Il PREMOCI individua tra le priorità d'intervento la progettazione e realizzazione della Ciclovia FVG 5, poiché il tracciato attraversa l'ambito urbano di Gorizia - Nova Gorica per poi connettersi al tratto già realizzato in Comune di Salcano (Slovenia) e alla rete ciclabile slovena. Nell'elaborato P6.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI è già inserita, tra gli obiettivi prioritari di attuazione del Piano, la previsione di un Accordo di Programma (AdiP) per il progetto di miglioramento delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità ciclistica nell'ambito della città di Gorizia.	Gli elaborati del PREMOCI non necessitano di alcuna modifica in tal senso.

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI CAMPOFORMIDO (UD)			TERINF-GEN-2022-0031807-A			13
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		<p>ELABORATI GRAFICI Pg.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO</p>	<p>FVG 1 - Ciclovia Alpe Adria Variante FVG 1/C L'istante, in qualità di firmatario del Contratto di fiume del torrente Cormor, chiede il prolungamento del percorso FVG 1/c lungo il Cormor fino alla foce a Marano Lagunare (UD).</p>	<p>Accolta. Con l'adozione definitiva, di cui alla DGR dd. 04 marzo 2022, n. 292, il PREMOCI pianifica di prolungare il percorso ciclabile precedentemente denominato FVG 1/c fino alla foce del torrente Cormor, ovvero a Marano Lagunare. Tuttavia, poiché le caratteristiche del percorso ciclabile non sono coerenti con le finalità e gli standard individuati per la RECIR dal PREMOCI stesso, tale tracciato è stato classificato come parte della rete ciclabile sovracomunale, in coerenza con quanto già indicato nel Piano delle piste ciclabili della Provincia di Udine. La pianificazione della rete ciclabile sovracomunale sarà perfezionata nell'ambito dei rispettivi strumenti di pianificazione (Biciplan sovracomunali) che, qualora non già approvati dalle UTI competenti, saranno elaborati dalla Regione (articolo 8, L.R. 8/2018 e s.m.i.).</p>	<p>Gli elaborati del PREMOCI non necessitano di alcuna modifica in tal senso.</p>

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI TRICESIMO (UD)			TERINF-GEN-2022-0033275-A			14
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI Pg.o OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	FVG 1 - Ciclovia Alpe Adria Variante FVG 1/C L'istante, in qualità di Capofila del Contratto di fiume del torrente Cormor, chiede il prolungamento del percorso FVG 1/c lungo il Cormor fino alla foce a Marano Lagunare (UD).	Accolta. V. osservazione n. 13.	Gli elaborati del PREMOCI non necessitano di alcuna modifica in tal senso.

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI VENZONE (UD)			TERINF-GEN-2022-0033276-A			15
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		P1.0 RELAZIONE DI ANALISI	<p>Refusi e correzioni L'istante chiede di modificare il testo dell'elaborato denominato P1.0 RELAZIONE DI ANALISI, allegato al PREMOCI come di seguito indicato:</p> <p>a. Pag. 11: Inserire "ZLS (zone logistiche semplificate)" - ultimo capoverso, ultima riga ZLS (zone logistiche semplificate);</p> <p>b. Pag. 17 Inserire "ZLS (zone logistiche semplificate)" - dopo "...riferimento i contenuti del Piano Paesaggistico Regionale e del Piano di Governo del Territorio";</p> <p>c. Pag. 36 modificare FVG1/b VARIANTE Venzone - Bordano ponte di Braulins con FVG/1b VARIANTE "Venzone - Gemona del Friuli"</p> <p>d. Pag. 58 Inserire dopo "ulteriori interventi per migliorarne la sicurezza..." Si riconosce una valenza strategica implementando e favorendo gli investimenti turistici sull'asse ciclabile Tarvisio - Udine - Grado nei comuni dove la ciclabile attraversa le Zone logistiche semplificate;</p> <p>e. Pag. 73 Inserire dopo "...su pista ciclopedonale FVG1/b VARIANTE "Venzone - Gemona del Friuli";</p> <p>f. Pag. 159 Inserire dopo "...quali centri attrattori" le zone logistiche semplificate - ZLS;</p> <p>g. Pag. 161 Sostituire nella tabella CARNIA con VENZONE-CARNIA;</p>	<p>Non accolta. 1.a e 1.b. La zona logistica semplificata (ZLS) è un insieme di aree regionali, il cui scopo istitutivo è fissare all'interno del proprio perimetro le condizioni favorevoli allo sviluppo del tessuto produttivo, in termini di semplificazioni amministrative, incentivazioni di carattere fiscale, doganale e finanziario tese a promuovere lo sviluppo del sistema produttivo e logistico territoriale, sia per le imprese già insediate che per quelle potenzialmente attraibili. La ZLS sarà istituita dal Presidente del Consiglio dei Ministri tramite decreto, nella seconda metà del 2022. La proposta sarà inviata al Consiglio dei Ministri attraverso un Piano di sviluppo strategico (PSS), approvato con DGR dd. 8 aprile 2022, n. 495. Trattandosi di una istituzione in itinere e ancora non realizzata, non può essere inserita all'interno della relazione di analisi del PREMOCI, che prende a riferimento lo stato dell'arte al 2019.</p> <p>Non accolta. 1.c. La denominazione della variante FVG 1/b, che deriva dal documento allegato alla deliberazione della Giunta regionale dd. 29 dicembre 2015, n. 2614 è corretta.</p> <p>Non accolta. 1.d. Il testo che si richiede di inserire fa riferimento a quanto argomentato nei punti 1.a e 1.b.</p> <p>Non accolta. 1.e Secondo la deliberazione della Giunta regionale dd. 29 dicembre 2015, n. 2614, l'itinerario FVG1/b non corrisponde ad una</p>	---

			<p>h. Pag. 179 Inserire paragrafo dopo “... preistoria all’archeologia industriale.” L’introduzione delle zone logistiche semplificate sui diversi comuni del FVG produrrà ottimali condizioni di investimento da parte dei privati sul percorso delle ciclabili aumentando notevolmente la turisticità dei luoghi;</p> <p>i. Pag. 181 inserire dopo “(...) adeguata di servizi e posti di lavoro” sfruttando quei comuni nei quali insita una ZLS zone logistiche semplificate</p> <p>l. Pag. 182 inserire nell’elenco dei comuni anche Venzone-Carnia quale POLO DI PRIMO LIVELLO;</p> <p>m. Pag. 193 Inserire MAB UNESCO ALPI GIULIE nella cartografia e i comuni di essa composti.</p>	<p>variante Venzone - Gemona del Friuli, bensì al collegamento con Pioverno, tra la Ciclovia FVG 1 e la Ciclovia FVG 6.</p> <p>Non accolta. 1.f. Il testo che si richiede di inserire fa riferimento a quanto argomentato nei punti 1.a, 1.b e 1.d.</p> <p>Non accolta. 1.g. La tabella (pag. 161) dell’elaborato denominato P1.0 RELAZIONE DI ANALISI riporta la classificazione dei centri intermodali regionali (CIMR) di primo e secondo livello di cui all’articolo 9 delle Norme di Attuazione del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica (PRITMML), approvato con decreto del Presidente della Regione dd. 16 dicembre 2011, n. 0300/Pres. Tale denominazione può essere modificata solo con una modifica al PRITMML. L’argomentazione del presente punto non è pertinente.</p> <p>Non accolta. 1.h. Il testo che si richiede di inserire fa riferimento a quanto argomentato nei punti 1.a, 1.b, 1.d e 1.f.</p> <p>Non accolta. 1.i. Quanto argomentato a pag. 181 dell’elaborato denominato P1.0 RELAZIONE DI ANALISI si riferisce al Piano di Governo del Territorio, approvato con decreto del Presidente della Regione dd. 16 aprile 2013, n. 084/Pres. Nel 2013 non era ancora presente la Zona Logistica Semplificata.</p> <p>Non accolta. 1.l. L’argomentazione del presente punto, in analogia con quanto già illustrato nel punto 1.g non è pertinente.</p> <p>Non accolta. 1.m. Il “Man and the Biosphere - MAB” è un programma intergovernativo avviato dall’UNESCO nel 1971 per promuovere su base</p>	
--	--	--	--	--	--

					<p>scientifico un rapporto equilibrato tra uomo e ambiente attraverso la tutela della biodiversità e le buone pratiche dello Sviluppo Sostenibile. Il programma è attuato in un ambito territoriale specifico, ma non riveste il ruolo di sito incluso nella lista del Patrimonio dell'Umanità dell'UNESCO. La cartografia di pag. 193 del documento denominato P1.0 RELAZIONE DI ANALISI individua solo i cinque siti riconosciuti dall'UNESCO come Patrimonio dell'Umanità e presenti in Regione.</p>	
2	X		<p>P1.0 RELAZIONE DI ANALISI</p>	<p>Centri Intermodali Regionali (CIMR) L'istante chiede di modificare gli elaborati allegati al PREMOCI come di seguito indicato: “(…) letti i richiami del PREMOCI Venzone a maggior ragione dev'essere riconosciuto POLO DI PRIMO LIVELLO (…). Concludendo, si ritiene per le osservazioni e puntualizzazioni sopra espresse che è opportuno modificare la presente cartografia (pag. 184) inserendo Venzone, inteso come Venzone più stazione Carnia come Polo di primo livello – PGT (…).”</p>	<p>Non accolta. Come già argomentato nei punti 1.g e 1.l dell'osservazione precedente, la denominazione del centro intermodale regionale non può essere modificata.</p>	---

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI MUZZANA DEL TURGNANO (UD)			TERINF-GEN-2022-0033278-A			16
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI P6.o OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	V. osservazioni n. 13 e 14.	Accolta V. osservazioni n. 13 e 14.	Gli elaborati del PREMOCI non necessitano di alcuna modifica in tal senso.

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
FRIULI VENEZIA GIULIA STRADE S.P.A. FVGS S.P.A. TRIESTE			TERINF-GEN-2022-0033281-A			17
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	<p>Articolo 12, comma 6 - Segnaletica L'istante osserva che ai sensi del regolamento di esecuzione del CdS sono mezzi pubblicitari, tra gli altri, l'insegna di esercizio e la preinsegna. Considerato che lungo i percorsi delle ciclovie risultano essere già presenti, in affaccio o nelle immediate vicinanze, diverse attività commerciali di diretto interesse per i fruitori e considerato altresì che lo sviluppo delle ciclovie ha lo scopo non solo di promuovere l'utilizzo della bicicletta quale mezzo alternativo per gli spostamenti ma anche quello del territorio, si ritiene ragionevole valutare (in zone circoscritte della ciclovìa) che sia ammessa l'installazione di preinsegne così come pure sia ammessa in generale l'installazione delle insegne di esercizio.</p> <p>L'istante chiede quindi di valutare la possibilità di installare delle insegne di esercizio e delle preinsegne in specifici punti che verranno accordati dall'Ente gestore della ciclovìa (es., la distanza dagli ingressi alle ciclovie, oppure un raggio di fissata dimensione dall'attività che si intende presegnalare, purché la stessa sia coerente con l'attività funzionale e di fruizione della ciclovìa, come servizi di riparazione, ristoro, pernottamento, etc.). (...)"</p>	<p>Accolta. Si ritiene di modificare l'elaborato denominato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE, a seguito delle indicazioni proposte dall'istante.</p>	<p>Modificare l'articolo 12, comma 6 dell'elaborato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE come di seguito indicato: “(..) 6. Su tutte le ciclovie è vietata la pubblicità. È ammessa l'installazione di insegne di esercizio e preinsegne, come definite dall'articolo 47 e seguenti del REGOLAMENTO CdS, previa autorizzazione dell'Ente gestore della ciclovìa. Le modalità di installazione sono disciplinate dall'Ente gestore mediante specifico regolamento. Le preinsegne riguardano attività coerenti con l'attività funzionale e di fruizione della ciclovìa (es. servizi di riparazione, ristoro, pernottamento, ecc.) e devono riportare la distanza dell'attività presegnalata rispetto al punto di installazione. (...)"</p>
2	X		P6.0 OBITTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	<p>Senso di percorrenza convenzionale delle ciclovie L'istante evidenzia, in relazione alla tabella (pag. 32) riportante il nome di tutte le ciclovie pianificate e le rispettive origini e destinazioni</p>	<p>Non accolta. I criteri di percorrenza degli itinerari principali delle ciclovie di interesse regionale adottati nel PREMOCI sono diversi rispetto a quelli evidenziati</p>	<p>Inserire alla fine del paragrafo 4.3 dell'elaborato P6.0 OBITTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO il seguente testo: “(..) Ai fini della pianificazione e della descrizione degli itinerari, la direzione</p>

			<p>che, convenzionalmente, in ambito ferroviario (in maniera assoluta) e in quello stradale (come regola generale ancorché non esclusiva) il verso dell'infrastrutture lineari segue la regola da Sud a Nord e da Ovest a Est.</p> <p>Essendo le ciclovie delle infrastrutture a sviluppo lineare l'istante ritiene ragionevole che anche per esse venga rispettata la stessa regola e ravvisa l'opportunità di modificare le indicazioni di percorrenza della tabella dove in contrasto con tale indicazione.</p>	<p>dall'istante: si basano sulla possibilità di identificare immediatamente la ciclovia stessa rispetto alla denominazione assegnatale.</p> <p>Ad esempio, per la FVG 1, denominata Alpe Adria, il verso di percorrenza è quello da Tarvisio a Grado e non viceversa.</p> <p>Invece, per gli itinerari secondari (diramazioni, varianti e collegamenti), identificati solo da una sigla in aggiunta alla denominazione dell'itinerario principale a cui si riferiscono, il verso di percorrenza si sviluppo a partire da quest'ultimo, a prescindere dall'orientamento.</p> <p>Si ricorda infine che il PREMOCI è uno strumento di pianificazione, dalla cui attuazione diretta deriveranno i progetti delle singole ciclovie. Pertanto, i suoi contenuti non devono necessariamente coincidere con quelli del Sistema informativo stradale (SIS) e con le progressive chilometriche proprie di un itinerario ciclabile già realizzato, il cui scopo è di carattere gestionale e manutentivo e non pianificatorio.</p> <p>Il Servizio regionale competente in materia di ciclabilità è comunque al confronto sul tema per addivenire ad una cartografia condivisa in linea con le esigenze dell'istante.</p> <p>Si ritiene comunque di inserire nei documenti di Piano una nota su questo argomento.</p>	<p>convenzionale di percorrenza è stata definita in base alla direzione utilizzata nella prassi, al senso di percorrenza prevalente, alla denominazione (es., FVG 1 da nord a sud) o alle indicazioni adottate in sede di progettazione (es., FVG 2 da est a ovest). In sede di predisposizione della cartografia da inserire nel Catasto regionale delle infrastrutture di cui all'articolo 11 delle Norme di Attuazione del presente Piano, i sensi di percorrenza convenzionali ai fini gestionali e manutentivi possono essere modificati. (...).</p>
--	--	--	--	--	---

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI SAN DANIELE DEL FRIULI (UD)			TERINF-GEN-2022-0033282-A			18
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		<p>ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO</p>	<p>FVG 6 - Ciclovia del Tagliamento L'istante si fa portavoce dell'osservazione di FIAB Medio Friuli chiedendo che la FVG 6/b, che si sviluppa lungo la sponda sinistra del Tagliamento, sia considerata come itinerario principale della FVG 6 e, dunque, maggiormente valorizzata per i seguenti motivi: - "(...) In riferimento alla FVG 6/a individuata come la ciclabile che costeggia il lato destro del Tagliamento e la FVG 6/b che costeggia il lato sinistro del Tagliamento (...) si pone particolare attenzione alla necessità che detto asse ciclistico possa collegarsi con la FVG 1 Alpe Adria a Gemona del Friuli (...); - "(...) il cicloturista più attento (...) considererà più opportuno ed agevole scegliere il percorso sulla sinistra per la facilità e brevità del tracciato, nonché per la sua storicità (...); - "(...) sempre sul lato sinistro Tagliamento va considerato il recente finanziamento da parte della Regione FVG della passerella sul canale Ledra (...) che quindi merita di essere valorizzata con priorità indicandola anche dal punto di vista della denominazione come FVG 6A (piuttosto che 6B) (...); - "(...) infine, riteniamo che sotto l'aspetto delle infrastrutture ricettive e di possibilità di fruizione del Territorio nella sua accezione più ampia, il lato sinistro già presenta opportunità più immediate per il cicloturista (...)"</p>	<p>Non accolta. La cartografia del PREMOCI adottato in via definitiva con deliberazione della Giunta regionale dd. 4 marzo 2022, n. 292 individua: - il tracciato principale della Ciclovia FVG 6 in sponda destra del fiume Tagliamento da Tolmezzo a Morsano al Tagliamento; - la Variante FVG 6/a in sponda sinistra del fiume Tagliamento da Tolmezzo a Madrisio, consentendo dunque il collegamento diretto con la Ciclovia FVG 1 Alpe Adria e con la Ciclovia FVG 8 della Carnia. Nell'ambito del Gemonese, il collegamento della Ciclovia FVG 1 Alpe Adria con la Ciclovia FVG 6 è garantito dagli itinerari FVG 6/b (ponte di Pioverno), FVG 3 (ponte di Braulins) e FVG 6/c (ponte di Cimano). Considerando anche il tipo di sede su cui si sviluppa la variante FVG 6/a, ovvero in buona parte su sentieri ciclabili e percorsi natura, la strategia del PREMOCI è quella di mantenere la FVG 6/a in sponda sinistra come itinerario secondario. Si precisa che la suddivisione del sistema ciclovia in itinerari principali e secondari non comporta una priorità realizzativa né di promozione turistica. Alla luce di ciò non si ritiene di modificare la codifica e la gerarchizzazione degli itinerari pianificati dal PREMOCI. Si segnala infine che la passerella sul fiume Ledra è già inserita tra gli obiettivi prioritari di attuazione del Piano nell'elaborato P6.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI.</p>	---

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI RAGOGNA (UD)			TERINF-GEN-2022-0033283-A			19
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	V. osservazione n. 18.	Non accolta. V. l'osservazione n. 18.	---

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI MORTEGLIANO (UD)			TERINF-GEN-2022-0033287-A			20
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI P6.o OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	V. le osservazioni n. 13, 14 e 16.	Accolta. V. le osservazioni n. 13, 14 e 16.	Gli elaborati del PREMOCI non necessitano di alcuna modifica in tal senso.

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI PASIAN DI PRATO (UD)			TERINF-GEN-2022-0033639-A			21
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI P6.o OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	<p>FVG 4 - Ciclovia delle Pianure L'istante richiede di modificare l'itinerario della Ciclovia FVG 4 pianificato dal PREMOCI, nel tratto in uscita dal Comune di Udine che prevede l'ingresso in comune di Pasian di Prato tramite il transito sulle Vie Napoleonica in Comune di Campoformido, via Ferrovia, via Gorizia e via Roma in Comune di Pasian di Prato, per poi proseguire sulle Vie da Vinci e Missio. L'itinerario attraversa l'incrocio fra la SS13 e la ex SP52, proseguendo lungo la stessa. L'incrocio in questione è uno dei più trafficati del Comune e il tratto in accesso da Via Gorizia si presenta con una discreta pendenza in accesso alla SS13. Questo tratto, inoltre, è stretto fra due edifici presentando un pericolo per la sosta al semaforo dell'intersezione. La ex SP52 ha una carreggiata non molto ampia sulla quale transitano con frequenza mezzi del TPL e mezzi pesanti.</p> <p>L'istante chiede dunque che l'itinerario della FVG4 venga spostato più a ovest e prolungato fino al complesso sportivo della Piscina di Villa Primavera. L'itinerario potrebbe valicare la linea ferroviaria sul ponte ciclopedonale realizzato dal Comune di Campoformido; risalendo il tratto di via Lignano, l'itinerario attraverserebbe l'incrocio sulla SS13 in un punto nel quale gli spazi sono più ampi e la sosta degli utenti più sicura e agevole.</p> <p>L'itinerario si snoderebbe poi su via Colombo, via Verdi, via Puccini, via Orientale, via Bonanni, Piazza Matteotti, Via Passons, ricongiungendosi con l'itinerario ad oggi</p>	<p>Non accolta.</p> <p>Al fine di accogliere le istanze degli Enti locali il PREMOCI individua un processo di revisione, denominato "programmazione coordinata". Tale processo prevede che gli Enti locali, nell'ambito della propria pianificazione, possano proporre modifiche puntuali o, all'opposto, modifiche generali ed estese. Le modifiche vengono motivate attraverso i criteri di cui al capitolo 7 dell'elaborato denominato P6.o OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI DI PIANO. Le proposte inoltrate, per essere recepite nel PREMOCI, necessitano di un'istruttoria e di un parere scritto da parte del Servizio regionale competente in tema di ciclabilità.</p> <p>La modifica al tracciato della Ciclovia FVG 4 è stata solo parzialmente motivata con le modalità previste dal PREMOCI.</p> <p>Si ricorda che a seguito dell'entrata in vigore del PREMOCI verranno avviate le fasi di progettazione della Ciclovia FVG 4, finalizzato alla realizzazione della stessa.</p> <p>Si rimanda a queste fasi per la valutazione dell'alternativa.</p> <p>Nel caso di specie, per le modifiche all'itinerario della FVG 4 si dovrà tener conto dei contenuti della delegazione amministrativa intersoggettiva tra la Regione e il Comune di Udine "progettazione ed esecuzione dell'ingresso occidentale della ciclovia FVG 4 al Comune di Udine comprensiva di un lotto del tratto ovest che interessa i comuni limitrofi fino al punto di by pass del corridoio autostradale e il tratto di collegamento fino al centro cittadino", il cui affidamento è stato autorizzato</p>	---

				pianificato dal PREMOCI. La viabilità stradale che verrebbe utilizzata per il nuovo itinerario proposto dal Comune è di livello locale e può ospitare l'itinerario ciclopedonale proposto con un rischio per gli utenti ridotto rispetto al tracciato adottato.	con deliberazione della Giunta regionale dd. 20/11/2020, n. 1757.	
2	X		ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	FVG 1 - Ciclovia Alpe Adria L'istante chiede che le azioni di Piano relative alla Ciclovia Alpe Adria FVG 1 (punto 5.1.3), con riferimento al percorso ciclabile del Cormor, siano integrate con specifiche previsioni di collegamento o alternative di tracciato di questo asse esterne alla città, che consentano la fruizione di punti attuali di interesse o di sviluppo futuro (es., ex Campeggio di Udine, le zone di valenza paesaggistica dei parchi Comunali e dei prati stabili di Pasion di Prato e Martignacco).	Non accolta. Ai sensi dell'articolo 9, comma 2 della L.R. 8/2018 e s.m.i. e dello stesso paragrafo 5.1.3, l'osservazione si configura come una delle strategie pianificate dai Biciplan comunali.	---
3	X		ELABORATI GRAFICI P4.2. MANUALE DELLE STRUTTURE DI ACCOGLIENZA	FVG 4 - Ciclovia delle Pianure L'istante sottolinea l'interesse verso la stazione ferroviaria di Basiliano. Servita dai treni regionali, si presenta equidistante dai CIMR di Udine e Codroipo individuati dal PREMOCI e potrebbe intercettare delle esigenze di mobilità intermedie.	Accolta. Il tracciato della FVG 4, pianificato dal PREMOCI adottato in via definitiva con DGR dd. 04/03/2022, n. 292 si snoda in prossimità della stazione di Basiliano. La stazione ferroviaria è stata già inserita nell'elaborato denominato P4.2 MANUALE DELLE STRUTTURE DI ACCOGLIENZA. Ai sensi dell'articolo 9, comma 2 della L.R. 8/2018 e s.m.i. l'osservazione si configura come una delle strategie pianificate dal Biciplan comunale per il collegamento dell'ultimo miglio tra l'itinerario della Ciclovia e la stazione ferroviaria.	L'osservazione non comporta modifiche agli elaborati del PREMOCI.
4	X		ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	Inserimento itinerario integrativo della RECIR L'istante chiede che nella RECIR venga inserito un itinerario che colleghi Udine a San Daniele del Friuli, attraversando i territori di Moruzzo, Fagagna e Rive d'Arcano.	Accolta. Il PREMOCI, come adottato in via definitiva con DGR dd. 04/03/2022, n. 292 individua, come indirizzo per la pianificazione sovracomunale, un itinerario che colleghi Udine a San Daniele del Friuli, attraversando i territori di Moruzzo, Fagagna e Rive d'Arcano. Ai sensi dell'articolo 9, comma 2 della L.R. 8/2018 e s.m.i. l'osservazione si configura come una delle strategie pianificate dai Biciplan sovracomunali.	L'osservazione non comporta modifiche agli elaborati del PREMOCI.

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI PRATA DI PORDENONE (PN)			TERINF-GEN-2022-0033641-A			22
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI P6.o OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	FVG 9 - Ciclovia delle Acque L'istante chiede di modificare l'itinerario pianificato dal PREMOCI nel tratto compreso tra via G. Garibaldi e la sede della ditta ARD-DUE S.p.A. (Via Palazzetto, ex SP 71), per le seguenti motivazioni: - l'itinerario si snoda su una strada arginale, di dimensioni alquanto ridotte e traffico elevato, non idonea alla previsione di percorso ciclabile se non a seguito di interventi radicali di allargamento e/o sistemazione di non modesta entità; - all'altezza della ditta ARD-DUE S.p.A. in direzione Ghirano, l'itinerario si immette in sommità arginale sulla sinistra idrografica del fiume Livenza, per poi tornare sulla viabilità all'altezza dei cosiddetti "Ponti di Tremeacque" - strada Via Tremeacque (ex SP 119), che non presentano spazi adeguati per la realizzazione di nuove viabilità e/o percorsi alternativi; la realizzazione dell'intervento richiederebbe uno studio particolareggiato al fine di valutare l'effettiva realizzabilità di quanto in previsione. L'istante propone pertanto un itinerario alternativo, che si snoda dall'intersezione a rotatoria in località "le Monde" (direzione Ghirano) su Via Garibaldi, per poi proseguire su Strada dei Boscari e lungo la pista ciclopedonale denominata "del Roro" (in fase di realizzazione) fino a via Barsè e Via Palazzetto (ex SP 71) ove si ricongiunge con quanto già pianificato nel PREMOCI.	Non accolta. Al fine di accogliere le istanze degli Enti locali il PREMOCI individua un processo di revisione, denominato "programmazione coordinata". Tale processo prevede che gli Enti locali, nell'ambito della propria pianificazione, possano proporre modifiche puntuali o, all'opposto, modifiche generali ed estese. Le modifiche vengono motivate attraverso i criteri di cui al capitolo 7 dell'elaborato denominato P6.o OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI DI PIANO. Le proposte inoltrate, per essere recepite nel PREMOCI, necessitano di un'istruttoria e di un parere scritto da parte del Servizio regionale competente in tema di ciclabilità. La modifica al tracciato dell'itinerario secondario FVG 9/a è stata solo parzialmente motivata con le modalità previste dal PREMOCI. Si ricorda che a seguito dell'entrata in vigore del PREMOCI verrà avviata la fase di progettazione della Ciclovia FVG 9, finalizzata alla realizzazione della stessa. Si rimanda a queste fasi per l'adeguato approfondimento dei contenuti dell'osservazione.	---

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI (UD)			TERINF-GEN-2022-0033644-A			23
Quesiti	PREMOCI	VAS		Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X			<p>FVG 1 - Ciclovia Alpe Adria L'istante chiede che l'itinerario principale della Ciclovia non venga realizzato su via Trieste ma, come indicato dal Biciplan comunale (in corso di redazione), si snodi da Piazza Indipendenza e via Giuseppe Mazzini, lungo via Roma e viale Stazione (per la connessione con la Stazione TPL su Gomma di prossima realizzazione), via Amerigo Vespucci e via L. Chiozza, per ricongiungersi all'itinerario pianificato dal PREMOCI in prossimità degli impianti sportivi comunali.</p> <p>Il Comune inoltre propone due soluzioni alternative al tracciato principale della FVG 1 che si snoda tra la frazione di Strassoldo e il centro di Cervignano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la prima si svilupperebbe ad est della SR 352 lungo un percorso già previsto dal Piano Regolatore Comunale che da via Julia Augusta si snoda fino a via S. Zenone, nella frazione di Muscoli, per poi proseguire, con differenti alternative, fino all'attuale stazione ferroviaria e ricongiungersi all'itinerario di cui al punto 1; - la seconda si svilupperebbe a ovest della SR 352, dall'intersezione tra la ex SP108 e via Julia Augusta, lungo l'ex tracciato della linea ferroviaria Palmanova-Cervignano. 	<p>Non accolta. L'articolo 8, comma 2 delle norme di attuazione del PREMOCI individua, come strategia del Biciplan comunale, la risoluzione delle indicazioni della pianificazione regionale e sovracomunale, tra cui l'attraversamento dei centri urbani, in coerenza con i contenuti del documento denominato "BICIPLAN LINEE GUIDA". La L.R. 8/2018 ha introdotto il concetto di pianificazione a cascata nell'ambito della ciclabilità, per cui i Biciplan comunali, previo parere del Servizio regionale competente (articolo 9, comma 1, L.R. 8/2018 e s.m.i.), entrano in vigore successivamente al PREMOCI (articolo 9bis della L.R. 8/2018 e s.m.i.). Vieppiù che a seguito dell'approvazione del PREMOCI potrà essere avviata la "programmazione coordinata", processo che consente agli Enti locali, nell'ambito della propria pianificazione, di proporre modifiche puntuali o, all'opposto, modifiche generali ed estese alla RECI. Le modifiche vengono motivate attraverso i criteri di cui al capitolo 7 dell'elaborato denominato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI DI PIANO. Le proposte inoltrate, per essere recepite nel PREMOCI, necessitano di un'istruttoria e di un parere scritto da parte del Servizio regionale competente in tema di ciclabilità. Pertanto, si rimanda a questa fase per un approfondimento adeguato dei contenuti di questa osservazione.</p>	---

2	X		<p style="text-align: center;">ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO</p>	<p>FVG 2 - Ciclovia del mare Adriatico L'istante propone un'alternativa all'itinerario della Ciclovia FVG2 pianificata dal PREMOCI: da via del Mercato, nei pressi della scuola primaria, l'itinerario si svilupperebbe lungo via della Badia, per poi proseguire a ovest lungo via Capoa, sul limite delle nuove urbanizzazioni previste dallo strumento attuativo comunale, per congiungersi con l'itinerario previsto su via Aquileia (SR352), in prossimità dell'area produttiva ubicata a nord dell'intersezione tra via Aquileia (SR 352) e la SR 352var.</p>	<p>Non accolta. Il tracciato della Ciclovia FVG 2 pianificato dal PREMOCI recepisce il progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia turistica nazionale Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia, oggetto di Protocollo d'Intesa tra il MIMS, la Regione del Veneto e il Friuli Venezia Giulia, di cui è in corso la gara per l'affidamento del progetto definito. La proposta di modifica del tracciato sarà riconsiderata nell'ambito della progettazione definitiva della ciclovia. Pertanto, si rimanda a questa fase per un approfondimento adeguato dei contenuti dell'osservazione.</p>	---
---	---	--	--	--	--	-----

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI FIUME VENETO (PN)			TERINF-GEN-2022-0033645-A			24
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		<p>ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO</p>	<p>FVG 4 - Ciclovia delle Pianure L'istante chiede di modificare il tratto dell'itinerario della Ciclovia FVG4 compreso tra la zona residenziale posta a sud del tratto ferroviario Casarsa - Pordenone, quale propaggine nord del capoluogo Fiume Veneto e la frazione di Cusano. La proposta prevede un nuovo tratto di itinerario principale che si sviluppi dalla suddetta zona residenziale verso sud, fino al centro di Fiume Veneto su via Pian di Pan e su viale della Repubblica (ex SP 21), per poi risalire verso nord lungo via Volta (ex SP 47), attraversare la frazione di Pescincanna lungo via Battini (ex SP 47) e lungo via Formentini, fino a ricongiungersi con l'itinerario principale della FVG 4 pianificato dal PREMOCI. Le motivazioni a supporto della richiesta sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il tracciato ricalca i percorsi ciclabili previsti nel Biciplan comunale, in quanto già esistenti o di previsione; - il tracciato risulta già individuato e segnalato con apposita cartellonistica regionale; - il tracciato proposto risulta di maggiore sicurezza in quanto privo di sottopassi ferroviari; - via Policresta (su cui il PREMOCI ha individuato il proprio tracciato) non presenta le caratteristiche adatte per garantire la sicurezza di un traffico promiscuo di autoveicolo e cicli; - il tracciato risulta più attrattivo in quanto consente di visitare il centro cittadino e fruire dei relativi servizi, di percorrere gli argini del fiume Fiume fino al parco naturalistico del Mortol, di raggiungere e visitare il bosco Marzini e relative attrattive culturali e paesaggistiche nella frazione di Pescincanna. 	<p>Non accolta. Al fine di accogliere le istanze degli Enti locali il PREMOCI individua un processo di revisione, denominato "programmazione coordinata". Tale processo prevede che gli Enti locali, nell'ambito della propria pianificazione, possano proporre modifiche puntuali o, all'opposto, modifiche generali ed estese. Le modifiche vengono motivate attraverso i criteri di cui al capitolo 7 dell'elaborato denominato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI DI PIANO. Le proposte inoltrate, per essere recepite nel PREMOCI, necessitano di un'istruttoria e di un parere scritto da parte del Servizio regionale competente in tema di ciclabilità. La modifica al tracciato della Ciclovia FVG 4 è stata solo parzialmente motivata con le modalità previste dal PREMOCI. Si ricorda che a seguito dell'entrata in vigore del PREMOCI verranno avviate le fasi di progettazione della Ciclovia FVG 4, finalizzate alla realizzazione della stessa. Si rimanda a queste fasi per l'adeguato approfondimento di tale osservazione.</p>	---

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI DIGNANO (UD)			TERINF-GEN-2022-0033667-A			25
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI Pg.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	V. osservazioni n. 18 e 19.	Non accolta. V. le osservazioni n. 18 e 19.	---

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI MUGGIA (TS)			TERINF-GEN-2022-0033995-A			26
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI P6.o OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	FVG 2 - Ciclovia del mare Adriatico L'istante chiede che l'attraversamento del Rio Osposo presso la foce sia individuato dal PREMOCI come criticità e, pertanto la sua risoluzione risulti intervento prioritario all'interno del progetto per la realizzazione della Ciclovia FVG 2.	Accolta. L'itinerario della ciclovia FVG 2 è pianificato dal PREMOCI recependo il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'itinerario della Ciclovia turistica nazionale Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia. La soluzione della criticità rappresentata dal ponte sul Rio Osposo è già inserita tra gli obiettivi prioritari di attuazione del Piano nell'elaborato P6.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI.	L'osservazione non comporta modifiche agli elaborati del PREMOCI.
2	X		ELABORATI GRAFICI P6.o OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	PFTE Ciclovia turistica nazionale Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia L'istante chiede se la soluzione indicata dal progetto di fattibilità tecnica ed economica della Ciclovia turistica nazionale Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia, recepita dal PREMOCI, sia da ritenersi definitiva ovvero se la sua definizione puntuale sarà coordinata dalla Regione. L'attenzione è focalizzata sulla soluzione del collegamento con Trieste attraverso il Comune di San Dorligo della Valle.	Accolta. La motivazione della scelta effettuata nell'ambito del progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'itinerario della Ciclovia turistica nazionale Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia, recepito negli elaborati del PREMOCI adottato in via definitiva con DGR dd. 04/03/2022, n. 292 deriva principalmente dalla necessità di garantire il rispetto degli standard previsti dall'Allegato 4 del D.M. n. 517/2018, in particolare quelli relativi alla larghezza della sezione ciclabile e al livello di sicurezza delle intersezioni. Tuttavia, non si esclude la possibilità di modifiche a seguito del confronto tra gli uffici regionali competenti e le Amministrazioni comunali interessate. La modifica puntuale del tracciato potrà essere quindi adottata e confermata nell'ambito della progettazione definitiva. Pertanto, si rimanda a questa fase per un confronto e la valutazione delle possibili varianti al tracciato.	L'osservazione non comporta modifiche agli elaborati del PREMOCI in questa fase.

3	X		<p>P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO</p>	<p>Porte della RECIR L'istante chiede di esplicitare quale sia la declinazione della funzione "Porta" della RECIR presente al paragrafo 4.2 (pag. 27) ovvero se quest'ultima si sostanzia in interventi specifici di segnaletica o in altri elementi che identifichino il ruolo di nodo della Rete.</p>	<p>Accolta. La definizione della porta della RECIR, pur legandosi al Piano della grafica coordinata che consentirà di definire ad ampio spettro l'identità visiva della RECIR e delle Ciclovie che la compongono, si configura anche in una serie di interventi che la identificano come nodo della RECIR stessa. Si coglie l'occasione per esplicitare meglio le caratteristiche della Porta della RECIR, secondo quanto suggerito dall'istante.</p>	<p>Sostituire il testo del paragrafo 4.2 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO come indicato di seguito: “(..) La porta è un sistema dedicato alla promozione della RECIR e, in generale, della ciclabilità regionale. È uno spazio per l'accoglienza e il supporto al cicloturista, immediatamente riconoscibile anche da parte di altre tipologie di visitatori. Per la localizzazione delle porte della RECIR il PREMOCI individua delle località “chiave”, ai fini di una promozione efficace: - in corrispondenza dei CIMR, della stazione ferroviaria o dell'approdo marittimo più vicini ai capisaldi degli itinerari principali delle ciclovie; - in corrispondenza di altri poli di attrazione lungo le ciclovie, in particolare nei siti UNESCO. Nella porta è prevista la presenza di informazioni e alcuni servizi per il ciclista, in particolare dei portabiciclette; la porta comprende possibilmente, ove non già presenti, i servizi igienici e strutture di erogazione di acqua potabile. Nella porta della RECIR sono inoltre presenti le seguenti informazioni: - il logo, lo schema e le indicazioni generali della RECIR; - i nomi, i colori e le indicazioni generali delle ciclovie più prossime; - i riferimenti a contenuti e strumenti digitali. A seconda dell'ubicazione e della tipologia della struttura, la porta della RECIR può offrire ulteriori supporti informativi all'utente (mappe e cartoguide, informazioni sui servizi intermodali, ecc.). Tutta la segnaletica informativa realizzata all'interno della porta deve rispettare le indicazioni, i criteri e gli indirizzi che saranno previsti dal piano della grafica coordinata. Il progetto della porta può prevedere il riuso di strutture già presenti sul territorio e, pertanto, non si sostanzia solo in interventi di</p>
---	---	--	--	--	--	---

						<p>segnaletica dedicata, ma anche in una serie di altri interventi di trasformazione che assegnano alla stessa il ruolo di nodo della rete ciclabile di interesse regionale.</p> <p>La localizzazione delle porte in prossimità delle stazioni ferroviarie o degli approdi marittimi offre la possibilità di ripensare parte degli spazi di pertinenza di questi ultimi ai fini di ottimizzare i servizi alla ciclabilità. La progettazione della porta va quindi relazionata con la capacità di accoglienza individuata dall'elaborato denominato P4.2 MANUALE DELLE STRUTTURE DI ACCOGLIENZA.</p> <p>Analogo approccio vale anche per le porte realizzate in prossimità di altri poli di attrazione lungo le ciclovie, in particolare nei siti UNESCO.</p> <p>Il progetto delle porte non potrà essere disgiunto da quello della ciclovia, ma diverrà parte di quest'ultimo e potrà essere avviato, anche su richiesta degli Enti locali o di altri Soggetti titolari delle aree individuate per la realizzazione della porta stessa. Tali aree possono essere localizzate nell'ambito dei differenti territori comunali, attraverso la pianificazione della ciclabilità promossa dalle amministrazioni attraverso i propri Biciplan e in coerenza con quanto indicato negli elaborati di Piano denominati P6.3</p> <p>PROPOSTA DI PIANO - QUADRANTI A-F. (...)"</p>
--	--	--	--	--	--	--

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI RONCHI DEI LEGIONARI (GO)			TERINF-GEN-2022-0034017-A			27
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	FVG 2 - Ciclovia del mare Adriatico L'istante chiede di considerare già nello sviluppo del PREMOCI la pianificazione della serie di attraversamenti sicuri della SS14 nell'ambito di Trieste Airport, soprattutto se si considera che la risoluzione di certe specifiche criticità impatterebbe sullo sviluppo della viabilità ciclistica turistica e su quella di utilizzo quotidiano, ad esempio con l'individuazione di possibili percorsi casa-lavoro.	Accolta. La realizzazione dei sottopassi rappresenta una delle priorità dell'Accordo di Programma (AdiP) finalizzato allo sviluppo della modalità ciclistica dell'area afferente al polo intermodale di Trieste Airport. La sottoscrizione dell'AdiP è già inserita negli obiettivi prioritari di attuazione del Piano nell'elaborato P6.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI.	L'osservazione non comporta modifiche agli elaborati del PREMOCI.
2	X		ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	Riattivazione linea ferroviaria L'istante evidenzia che la bretella ferroviaria che ha come destinazione le aree del consorzio di sviluppo industriale del mandamento, verrà probabilmente riattivata per esigenze di produzione rappresentate da altri soggetti attuatori del territorio. L'istante evidenzia la necessità di risolvere tale interferenza in modo analogo a quanto da prevedersi per gli attraversamenti in prossimità del polo intermodale.	Non accolta. In assenza di indicazioni più precise, non si ritiene di introdurre indicazioni in merito all'interno del PREMOCI. Le soluzioni progettuali inerenti l'attraversamento della linea ferroviaria, qualora ne sia confermata la riattivazione, saranno prese in considerazione nell'ambito dell'Accordo di programma di cui al punto precedente della presente osservazione.	---

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
STUDIO PROFESSIONALE ARCH. GARBIN GIUSEPPE CERVIGNANO DEL FRIULI (UD)			TERINF-GEN-2022-0034033-A			28
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI P6.o OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	V. osservazione n. 23.	Non accolta. V. osservazione n. 23. Si partecipa che è in corso il confronto con l'Amministrazione comunale finalizzato alla verifica ed eventuale modifica degli itinerari delle Ciclovie di interesse regionali che attraversano il territorio comunale di Cervignano del Friuli, anche alla luce del redigendo Biciplan.	---

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI STARANZANO (GO)			TERINF-GEN-2022-0034044-A			29
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI P6.o OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	FVG 2 - Ciclovia del mare Adriatico L'istante chiede di effettuare una verifica di coerenza tra i tracciati della Strategia "Mar&Tiaris" e il PREMOCI. L'istante chiede inoltre di avviare un tavolo di confronto con il Comune di Grado, il Servizio infrastrutture di trasporto, digitali e della mobilità sostenibile e il Servizio politiche rurali e sistemi informativi in agricoltura circa l'impatto della chiusura del passaggio a livello su via Dobbia sulla Strategia suddetta, in modo da trovare un approccio condiviso che sia coerente con tutta la pianificazione e la progettazione in corso, al fine di scongiurare eventuali contestazioni da parte dell'Autorità che concede i finanziamenti PSR sulla Strategia "Mar&Tiaris".	Parzialmente accolta. Per quanto riguarda il passaggio a livello su via Dobbia, a seguito della recente conferma della chiusura dello stesso, si ritiene di modificare gli elaborati del PREMOCI, aggiornandoli. L'attivazione del tavolo di confronto non è azione diretta del PREMOCI, ma potrà avvenire a seguito di specifica richiesta dell'istante, nell'ambito della programmazione coordinata (par. 7) e dello sviluppo dei Biciplan comunali e sovracomunali.	Modificare il tracciato della Ciclovia FVG 2/d nell'elaborato P6.3F PROPOSTA DI PIANO.

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COORDINAMENTO REGIONALE FIAB - FEDERAZIONE ITALIANA AMBIENTE E BICICLETTA FIAB ULISSE TRIESTE per conto del coordinamento FIAB DEL FVG (TRIESTE)			TERINF-GEN-2022-0034052-A			30
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	<p>Itinerari urbani ed extraurbani L'istante rileva che le NdiA del PREMOCI non rendano giustizia alla complicata penetrazione della RECIR in ambito urbano, quest'ultima intesa come supporto alla ciclabilità turistica. In particolare, l'istante si fa portatore dell'esperienza dei primi anni di attuazione della normativa sulla progettazione e realizzazione degli itinerari ciclabili, che subito ha messo in luce la difficile, o quasi sempre impossibile applicazione delle caratteristiche tecniche elaborate per il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche - SNCT (ampiezza, pavimentazione, pendenza, ecc.) in ambiente urbano. Secondo l'istante, i criteri di scelta della tipologia di sede e gli standard per le ciclovie SCNT, che ben funzionano in ambito extraurbano, mal si adattano all'ambito urbano. L'istante rileva dunque che il PREMOCI, quale strumento unico di pianificazione regionale della mobilità ciclistica che al proprio interno dà contezza dei flussi turistici della RECIR e dei flussi urbani e periurbani dei Biciplan UTI e comunali, sia lo strumento idoneo per l'individuazione dei problemi di relazione tra la mobilità ciclistica turistica, quella del territorio extraurbano e del territorio urbano,</p>	<p>Parzialmente accolta. Con riferimento all'osservazione trasmessa, si precisa che: - le tipologie di sede indicate dall'art. 15 delle Norme di attuazione del PREMOCI comprendono tutte le possibilità offerte dal Codice della Strada e dalle altre leggi di settore, incluse le corsie ciclabili, le zone 30, le ZTL, le strade E-bis e F-bis. Queste soluzioni, applicabili specificatamente in ambito urbano, rientrano nella scelta prioritaria di utilizzo del patrimonio stradale esistente come indicato nell'art. 14; - il PREMOCI non è "lo strumento unico di pianificazione" (rif. pag. 2 del documento trasmesso dall'istante) e il suo campo d'azione è limitato alle ciclovie di valenza regionale, tra cui la RECIR. In tal senso, il PREMOCI può fornire gli indirizzi per i Biciplan comunali o sovracomunali ma non ha un effetto diretto sulle disposizioni degli stessi; - ai sensi degli artt. 5 e 6 della L.R. n. 8/2018 le reti ciclabili sovracomunali e comunali sono, rispettivamente, di competenza degli EDR e dei Comuni, pertanto la realizzazione di tali reti non può essere una priorità del PREMOCI; il completamento del SICID è comunque l'obiettivo della L.R. n. 8/2018, che ne prevede il finanziamento mediante specifico regolamento; - la scelta della tipologia di sede delle ciclovie, in ambito urbano come in quello extraurbano, dipende da numerosi fattori e non può essere definita a priori in sede di pianificazione, bensì</p>	<p>Specificare nell'elaborato denominato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE le modalità di recepimento dei criteri di cui al Capitolo 7 la programmazione coordinata dell'elaborato denominato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO per la pianificazione della mobilità ciclistica di scala sovracomunale e comunale.</p>

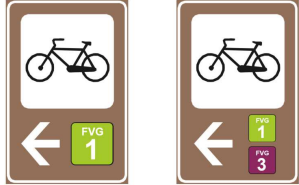
				<p>nonché per la formulazione di prime soluzioni in tal senso. Secondo l'istante, la formulazione delle NdiA (in particolare degli articoli 9, 14 e 16), come proposta dal PREMOCI adottato in via definitiva, non facilita la possibilità di trovare soluzioni per gli attraversamenti della RECIR in ambito urbano. Pertanto, l'istante propone la riformulazione delle norme suddette.</p>	<p>è necessariamente il risultato di un approfondimento progettuale; - le ciclovie appartenenti alle reti sovraordinate (rif. art. 15 co. 5 delle Norme di attuazione) non possono non rispettare gli standard previsti dalle reti stesse. Ciò premesso, si ritiene non ci siano i presupposti per differenziare le tipologie di sede condizionandone a priori l'utilizzo in ambito urbano o extraurbano. A tal proposito, si rammenta che la Regione ha approvato il documento BICIPLAN LINEE GUIDA in cui si forniscono i criteri di scelta delle tipologie di sede per le ciclovie. Né si ritiene di introdurre specifiche indicazioni per le ciclovie di livello comunale o sovracomunale, esulando queste ultime dalla competenza del PREMOCI.</p>	
2	X		<p>ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO</p>	<p>FVG 2 - Ciclovia del mare Adriatico L'istante richiede la modifica del tracciato in Comune di Trieste e Muggia lungo la via Flavia.</p>	<p>Non accolta. Il tracciato della ciclovia FVG 2 recepisce il progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia turistica nazionale Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia. La proposta di modifica del tracciato sarà presa in considerazione nell'ambito della progettazione definitiva della ciclovia. Precisiamo che, come già comunicato all'istante con nota PEC del 02/03/2022 prot. 14814/TERINF, condividiamo il fatto che la linearità debba essere considerata un principio sostanziale per la qualità di una ciclovia e che vadano evitati, ove possibile, deviazioni e dislivelli superflui. Per tale motivo, abbiamo già avviato un tavolo di confronto con i Comuni interessati per addivenire ad una soluzione condivisa verso cui indirizzare la progettazione definitiva, che ottimizzi le esigenze di sicurezza, comfort e linearità, e volto a verificare le reali possibilità di inserimento di un itinerario ciclabile continuo, protetto e sicuro lungo la via Flavia.</p>	---

3	X		<p>ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO</p>	<p>FVG 3 - Ciclovia pedemontana L'istante chiede l'introduzione di una variante alla ciclovia FVG 3 verso la stazione ferroviaria di Maniago, Maniago Libero, Ponte di Ravedis, Montereale Valcellina. Tale soluzione consentirebbe la fruizione delle strutture museali della Città dei coltelli e di godere del suggestivo paesaggio del Cellina alla sua uscita verso la pianura. Questo itinerario avverrebbe su strade esistenti a basso traffico richiedendo solamente segnaletica di indicazione, di moderazione della velocità e di attenzione alla presenza di ciclisti. L'istante sottolinea che questo è il tragitto usualmente seguito dai cicloturisti da Maniago a Montereale.</p>	<p>Non accolta. Si ritiene che le varianti locali di attraversamento dei centri urbani degli itinerari della RECIR possano essere pianificate e realizzate nell'ambito dei Biciplan comunali.</p>	---
4	X		<p>ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO</p>	<p>FVG 3 - Ciclovia pedemontana L'istante chiede l'introduzione di una variante alla ciclovia FVG 3 che dalla frazione di San Giovanni raggiunga il centro storico di Polcenigo e da qui per via Longone si fruisca del sito palafitticolo del Palù (bene Unesco). La variante dovrebbe poi proseguire verso Caneva-Stevenà, da dove risulta agevole il collegamento con la rete cicloturistica veneta.</p>	<p>Non accolta. Il PREMOCI prevede una diramazione da San Giovanni verso il punto di accesso del sito Unesco del Palù e verso le sorgenti del Livenza. La modifica del tracciato di tale diramazione denominata FVG 3/a potrà essere approfondita e verificata di concerto con il Comune nell'ambito della programmazione coordinata di cui al capitolo 7 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO. Riguardo il proseguimento della variante verso Caneva, si veda il punto successivo della presente osservazione.</p>	---
5	X		<p>ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO</p>	<p>FVG 3 - Ciclovia pedemontana Considerando che la RECIR include quasi tutta la rete Bicalia di FIAB, fatta eccezione per soli due tratti (Polcenigo-Sacile e Lovaria-Manzano), e che in sede di approvazione definitiva del PREMOCI è stata apportata una variazione all'itinerario FVG 3 che ha spostato il caposaldo della ciclovia a Sacile, l'istante segnala di condividere la soluzione adottata che prevede la</p>	<p>Accolta. Considerata la vicinanza della direttrice proposta rispetto all'asse principale della ciclovia FVG 3, si ritiene di inserire quanto proposto nell'osservazione sotto forma di indicazione per la pianificazione sovracomunale.</p>	<p>Inserire nell'elaborato P6.3C PROPOSTA DI PIANO la direttrice Polcenigo-Caneva quale indicazione per la pianificazione sovracomunale. Integrare il testo del paragrafo 5.3.3 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO come indicato di seguito: “(..) - individuare gli itinerari di collegamento con i poli di alto valore simbolico Malghe di Porzus, Santuario di Castelmonte, Abbazia di Rosazzo e i Centri Visite del Parco delle Dolomiti Friulane e della Riserva Naturale Regionale Forra del Cellina a Barcis, Andreis, Poffabro e Tramonti di Sopra;</p>

				<p>partenza dell'itinerario principale da Sacile.</p> <p>Tuttavia l'istante ritiene che sia opportuno che la RECIR includa interamente la rete Bicalia, progetto ormai consolidato di promozione del cicloturismo e orientamento dei cicloturisti sul territorio nazionale.</p> <p>Pertanto chiede che sia prevista una diramazione dell'itinerario FVG 3 lungo la direttrice soppressa attraverso il Comune di Caneva, in coerenza con le previsioni dell'itinerario Bicalia BI12 "Ciclovía Pedemontana Alpina".</p>		-sviluppare il collegamento ciclabile verso il Veneto attraverso i Comuni di Polcenigo e Caneva.(..)".
6	X		<p>P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO</p>	<p>FVG 4 - Ciclovía delle pianure</p> <p>La ciclovía FVG 4 si connota quale asse portante della connessione est-ovest, sulla quale insiste inoltre la ciclovía di interesse nazionale Bicalia 20 - AIDA che sta riscuotendo grande consenso tra i cicloviaggiatori di lunga distanza. Il Piano evidenzia il ruolo dei CIMR posti su questo asse, ma ignora le criticità rappresentate dai ponti sui fiumi Tagliamento e Meduna, rispettivamente in località Ponte della Delizia e Ponte Meduna.</p> <p>L'istante chiede di prevedere, quale azione prioritaria di Piano, la messa in sicurezza dei due ponti citati, mediante realizzazione di passerelle ciclabili monodirezionali.</p>	<p>Non accolta.</p> <p>L'analisi delle soluzioni alle criticità presenti lungo le ciclovie pianificate dal PREMOCI e non ancora rilevate, tra cui la FVG 4, verrà effettuata nell'ambito degli studi di fattibilità per la realizzazione delle ciclovie.</p> <p>Gli studi di fattibilità delle ciclovie FVG 4, FVG 6, FVG 7 e FVG 9 sono inseriti tra gli interventi prioritari nell'elaborato P6.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI.</p>	---
7	X		<p>ELABORATI GRAFICI</p> <p>P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO</p>	<p>FVG 4 - Ciclovía delle pianure</p> <p>Considerando che la RECIR include quasi tutta la rete Bicalia di FIAB, fatta eccezione per soli due tratti (Polcenigo-Sacile e Lovaria-Manzano) e che uno di questi tratti riguarda la Ciclovía AIDA, itinerario dell'Italia settentrionale consolidato e già oggetto di una guida cicloturistica, l'istante ritiene che la RECIR debba includere l'intera rete Bicalia e l'intera ciclovía AIDA.</p>	<p>Accolta.</p> <p>Si ritiene di inserire quanto proposto nell'osservazione sotto forma di indicazione per la pianificazione sovracomunale.</p>	Inserire nell'elaborato P6.3D PROPOSTA DI PIANO la direttrice Manzano-Lovaria quale indicazione per la pianificazione sovracomunale.

				L'istante chiede che sia introdotto nella RECIR un itinerario secondario di collegamento tra la ciclovia FVG 1 (località Lovaria) e la FVG 3 (Manzano). L'utilità di tale collegamento non ha solo valenza cicloturistica ma anche di supporto agli spostamenti casa-lavoro in una zona in cui sono presenti importanti stabilimenti industriali.		
8	X		ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	Connessione con la rete ciclabile del Veneto Con riferimento al par. 4.5 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO, secondo l'istante non sono adeguatamente evidenziati negli elaborati grafici e nella proposta di piano i punti di connessione tra le reti regionali, in particolare i seguenti: - per FVG 4: l'ambito Ponte della Muda - per FVG 9: gli ambiti Ghirano Tremeacque e Bagnarola-Bagnara L'istante chiede di definire in forma descrittiva in All. 32 Obiettivi-strategie e azioni di Piano, i punti di connessione delle ciclovie della regione contermina, con individuazione univoca e loro denominazione, allo stesso modo, vengano rappresentati a livello cartografico negli All. 36 e All. 38.	Non accolta. Le indicazioni richieste necessitano un approfondimento che sarà effettuato durante lo studio di fattibilità delle ciclovie. Gli studi di fattibilità delle ciclovie FVG 4, FVG 6, FVG 7 e FVG 9 sono inseriti tra gli interventi prioritari nell'elaborato P6.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI. Con riferimento alla Ciclovia FVG 4, si segnala che la variazione del tracciato avvenuta in sede di approvazione definitiva del PREMOCI, a seguito dei contributi alla pianificazione, recepisce il progetto della Ciclovia del Meschio frutto dell'attività interregionale dei Comuni interessati.	---
9	X		ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	FVG 6 - Ciclovia del Tagliamento L'istante chiede di introdurre una variante di collegamento con il borgo storico di Valvasone e da questo con il capoluogo della destra Tagliamento attraverso gli abitati di Arzene-guado di Murlis-Cordenons. Questo oltre che valorizzare un borgo storico di interesse turistico, consente di attraversare l'ambito naturale dei Magredi di grande valore paesaggistico, nel punto di congiunzione dei torrenti Cellina e Meduna	Non accolta. Non si ritiene di inserire nel piano questa direttrice. Si ritiene che, a seguito dei dovuti approfondimenti, la stessa possa essere presa in considerazione dai Biciplan comunali o sovracomunali.	---

10	X		<p>ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO</p>	<p>FVG 6 - Ciclovia del Tagliamento Il Piano prevede che sia realizzato il collegamento con la Ciclovia FVG 4 Ciclovia delle Pianure, solamente a San Giovanni di Casarsa, oltremodo disagiata per l'eventuale destinazione a Codroipo (CIMR 2° livello). L'istante chiede che sia inserita una variante che da Valvasone raggiunga direttamente Ponte della Delizia, dove è possibile l'attraversamento in sicurezza della SS 13, grazie ad un sottopasso esistente.</p>	<p>Accolta. Si ritiene di inserire quanto proposto nell'osservazione sotto forma di indicazione per la pianificazione sovracomunale.</p>	<p>Inserire nell'elaborato P6.3C PROPOSTA DI PIANO la direttrice Valvasone-Ponte della Delizia quale indicazione per la pianificazione sovracomunale. Integrare il testo del paragrafo 5.6.3 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO come indicato di seguito: “(..) - individuare come itinerario di scala locale il collegamento con la FVG 9, utilizzando il sedime ferroviario della linea ferroviaria dismessa San Vito al Tagliamento-Motta di Livenza; - individuare un collegamento ciclabile dal Ponte della Delizia verso Valvasone a nord e lungo gli argini verso il Comune di San Vito al Tagliamento a sud. (..)”.</p>
11	X		<p>ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO</p>	<p>FVG 6 - Ciclovia del taglio Variante FVG 6/a Considerando che l'itinerario della ciclovia del Tagliamento in sponda sinistra, da Venzone a Madrisio, risulta più breve, facile e lineare di quello in sponda destra, si colloca molto più vicino al fiume ed è già percorribile, l'istante chiede la valorizzazione primaria di questa soluzione invertendo la codifica FVG 6 ed FVG 6/A.</p>	<p>Non accolta. Considerando anche il tipo di sede su cui si sviluppa la variante FVG 6/a, ovvero in buona parte su sentieri ciclabili e percorsi natura, la strategia del PREMOCI è quella di mantenere la FVG 6/a in sponda sinistra come itinerario secondario. Si precisa che la suddivisione del sistema ciclovia in itinerari principali e secondari non comporta una priorità realizzativa né di promozione turistica. Alla luce di ciò non si ritiene di modificare la codifica e la gerarchizzazione degli itinerari pianificati dal PREMOCI.</p>	---
12	X		<p>ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO</p>	<p>FVG 6 - Ciclovia del taglio Variante FVG 6/a L'istante, ai fini della valorizzazione storica della linea Casarsa-Pinzano, chiede che la ciclovia sulla sponda destra del Tagliamento sia intitolata con un nome nuovo che ricordi la storica ferrovia.</p>	<p>Non accolta. A livello di pianificazione generale, si predilige il mantenimento di una denominazione unica del sistema “Ciclovia del Tagliamento”, anche in coerenza con la direttrice primaria individuata dal PPR.</p>	---
13	X		<p>ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO</p>	<p>Ciclovia del Livenza Il PREMOCI ha soppresso la precedente denominazione Ciclovia del Livenza nel percorso ciclabile che attualmente interessa le ciclovie FVG 9/a, FVG3, FVG3/a da Ponte di Tremeacque (via Sacile) fino a Sorgente della Santissima.</p>	<p>Accolta. Al fine di garantire la continuità dell'itinerario ciclabile del Livenza ed agevolarne la sua promozione, si condivide l'osservazione pervenuta di modificare la denominazione dell'itinerario FVG 9/a e di prolungarlo fino alle sorgenti.</p>	<p>Prolungarne il tracciato della diramazione FVG 9/a nell'elaborato P6.3C PROPOSTA DI PIANO, in sovrapposizione della Ciclovia FVG 3 e fino alle sorgenti del Livenza. Modificare il testo a pagina 28 (paragrafo 4.3) dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO come di seguito indicato:</p>

				<p>L'istante ritiene che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - si sia persa una caratterizzazione di questo percorso che ha la sua peculiarità proprio nel fiume Livenza che costeggia in tutta la sua lunghezza, dalla sorgente alla foce; - si sia creata una discontinuità rispetto alla ciclovìa denominata "Ciclovìa del Livenza" che nella Regione Veneto prosegue verso Sud lungo il Livenza oltre Ponte di Tremeacque fino alla foce del fiume. <p>Pertanto, l'istante propone di:</p> <ol style="list-style-type: none"> cambiare il nome dell'itinerario FVG 9/a, dall'attuale "Diramazione Sacile" a "Diramazione Livenza"; con riferimento al tratto da Sacile fino al collegamento a Fontane con la FVG 3/a in sovrapposizione all'attuale nome "Ciclovìa Pedemontana", chiamare questo tratto anche FVG 9/a "Diramazione Livenza". 		<p>(...) - l'inclusione della FVG 7 Ciclovìa del Livenza nella nuova ciclovìa FVG 9 Ciclovìa delle Acque; (...).</p> <p>Modificare la tabella di pagina 32 (paragrafo 4.4) dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO come di seguito indicato: (...) FVG 3/a Diramazione Sorgente del Gorgazzo diramazione Fontane Sorgente del Gorgazzo (...) FVG 9/a Diramazione Livenza diramazione Ponte di Tremeacque Sorgenti del Livenza (...).</p> <p>Modificare il paragrafo 5.3.2 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO come di seguito indicato: (...) Gli itinerari della ciclovìa FVG 3 sono pertanto ridefiniti e rinominati come da schema seguente: FVG 3 Ciclovìa pedemontana FVG 3/a Diramazione Sorgente del Gorgazzo (...).</p> <p>Modificare il paragrafo 5.9.2 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO come di seguito indicato: (...) Gli itinerari della ciclovìa FVG 9 sono pertanto ridefiniti e rinominati come da schema seguente: FVG 9 Ciclovìa delle Acque FVG 9/a Diramazione Livenza FVG 9/b Diramazione Traffe (...).</p>
14	X		<p>P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA</p>	<p>Segnaletica di direzione</p> <p>L'istante evidenzia che vi sono delle situazioni in cui, complice anche il fondo marrone previsto per la segnaletica turistica, la visibilità dei segnali è poco evidente. In particolare, l'istante si riferisce ai casi in cui la ciclovìa si dirama dalla viabilità principale con il rischio che il ciclista prosegua diritto "mancando" la deviazione a causa di un segnale poco visibile. In tali casi il segnale 35x15 cm risulta generalmente troppo piccolo, mentre quello 100x20 talvolta deve essere installato troppo a destra o troppo in alto per non essere di</p>	<p>Accolta.</p> <p>Si condivide l'osservazione pervenuta, introducendo nella tabella dedicata, all'interno del paragrafo 4.2 dell'elaborato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA, il segnale proposto come segnale di "tipo 4" con dimensioni 40x60 cm, in coerenza con le indicazioni del CdS. Inoltre sarà aggiornato il successivo paragrafo 4.3, con una nota che ne descrive l'utilizzo.</p>	<p>Modificare la tabella paragrafo 4.2 dell'elaborato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA inserendo, per i casi previsti dalla lett. a), il segnale "TIPO 4 (40x60 cm)" come illustrato nella seguente immagine:</p>  <p>L'utilizzo di questo segnale non è previsto nei casi indicati dalle lett. b) e c) della medesima tabella. Modificare l'elenco numerato del paragrafo 4.3 dell'elaborato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E</p>

				<p>intralcio sporgendo sulla strada, sulla pista o sul marciapiede.</p> <p>L'istante ritiene che, in tali casi, risulti molto più efficace il segnale di localizzazione 40x60 cm di cui all'art. 131 c. 9 del Regolamento del Codice della strada, per cui è ammesso l'utilizzo del simbolo con la bicicletta.</p> <p>Grazie al suo formato verticale ed al riquadro bianco con la bicicletta molto più grande degli altri segnali, il cartello risulta molto più visibile e non crea problemi di ingombro.</p> <p>L'istante chiede l'inserimento, nei par. 4.2 e 4.3 nell'elaborato P6.5, di un segnale di "tipo 4", con possibilità di utilizzo qualora sia necessario localizzare l'imbocco o la diramazione della ciclovie dalla viabilità principale o da altri itinerari.</p>		<p>DELLA GRAFICA COORDINATA inserendo il punto 4, come di seguito indicato:</p> <p>"(..) 4. il segnale di tipo 4 può essere utilizzato qualora sia necessario localizzare l'imbocco o la diramazione della ciclovie dalla viabilità stradale e vi sia l'esigenza di una maggior visibilità del segnale rispetto ai tipi indicati in precedenza. (..)".</p>
15	X		<p>P7.0 STRUMENTI PER LA PROMOZIONE E INCENTIVAZIONE DELL'USO DELLA BICICLETTA NEI PERCORSI CASA-SCUOLA/LAVORO</p> <p>L'istante ritiene che il tema degli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro sia trattato in modo insufficiente. In particolare, l'elaborato P7.0 inquadra l'argomento con principi ed indirizzi, senza tuttavia approfondire le modalità attuative.</p> <p>L'istante ritiene che la mancanza di dettagli applicativi possa essere un ostacolo alla possibilità che gli enti del territorio si interessino all'argomento e siano coinvolti nei progetti di incentivazione dell'uso della bicicletta nei tragitti casa-scuola e casa-lavoro.</p> <p>L'istante chiediamo che l'elaborato P7.0 del PREMOCI venga integrato con delle indicazioni operative che illustrino le modalità di avvio ed attuazione dei progetti, in particolare siano descritti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la metodologia che deve essere adottata dai progetti; 	<p>Accolta.</p> <p>Si prende atto dell'osservazione pervenuta e si integra l'elaborato P7.0 STRUMENTI PER LA PROMOZIONE E INCENTIVAZIONE DELL'USO DELLA BICICLETTA NEI PERCORSI CASA-SCUOLA/LAVORO con maggiori dettagli.</p>	<p>Modificare l'ultimo paragrafo a pagina 8 dell'elaborato P7.0 STRUMENTI PER LA PROMOZIONE E INCENTIVAZIONE DELL'USO DELLA BICICLETTA NEI PERCORSI CASA-SCUOLA/LAVORO e i paragrafi successivi, come di seguito indicato:</p> <p>"(..) Il pendolarismo dovuto a motivi di studio è invece caratterizzato da fattori diversi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la struttura amministrativa della scuola e dell'Università ed il numero di addetti, che possono influenzare le potenzialità del polo scolastico/universitario di combinare gli spostamenti casa-scuola con quelli casa-lavoro; - le diverse fasce d'età degli studenti, e quindi la diversa disponibilità e autonomia e muoversi in bicicletta, in funzione dell'ordine e grado del polo scolastico/universitario; - la diversa distribuzione territoriale delle sedi scolastiche/universitarie, che va dalla diffusione capillare delle scuole primarie alla concentrazione nei capoluoghi delle sedi universitarie. (..)". <p>Aggiungere, alla fine del paragrafo 2 dell'elaborato P7.0 STRUMENTI PER LA PROMOZIONE E INCENTIVAZIONE DELL'USO DELLA BICICLETTA NEI</p>	

				<p>- le fasi per la predisposizione del progetto e i ruoli degli enti coinvolti, inclusa la Regione FVG;</p> <p>- i contenuti degli AdP e le modalità di definizione degli stessi.</p>		<p>PERCORSI CASA-SCUOLA/LAVORO, il paragrafo 2.1 come di seguito indicato:</p> <p>“(..). 2.1 Sviluppo del casa-lavoro e casa-scuola verso i poli di interesse regionale</p> <p>La Regione sostiene i progetti di sviluppo degli spostamenti in bicicletta casa-lavoro e casa-scuola, da e per i poli di interesse regionale, in via diretta attraverso specifici accordi di programma stipulati ai sensi dell'articolo 19 della legge regionale 20 marzo 2000, n. 7 e secondo le indicazioni riportate nel par. 6.1.1 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO.</p> <p>Gli enti interessati (enti pubblici, consorzi di sviluppo industriale, poli universitari, ecc.), singolarmente o congiuntamente, possono sottoporre alla Regione un progetto, anche in forma preliminare, finalizzato allo sviluppo del casa-lavoro e/o casa-scuola.</p> <p>Il progetto include l'analisi della domanda di trasporto e delle potenzialità di trasferimento degli spostamenti sistematici dal mezzo motorizzato privato alla bicicletta, anche in combinazione con il trasporto pubblico. Il progetto include altresì lo scenario di azioni ed eventuali interventi programmati per raggiungere gli obiettivi prefissati. Agli obiettivi, esplicitati nel progetto, sono assegnati adeguati indicatori per il monitoraggio dello stato di attuazione del progetto e per la misura degli effetti del progetto nel breve-medio-lungo periodo.</p> <p>Sulla base del progetto presentato, a seguito della valutazione dello stesso da parte del Servizio regionale competente, verrà definito l'accordo di programma finalizzato alla realizzazione del progetto casa-lavoro e/o casa-scuola. L'accordo di programma, a cui è allegato il progetto, definisce:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli enti coinvolti nel progetto e gli adempimenti previsti; - il ruolo, le responsabilità e gli impegni di ciascun ente nella realizzazione del progetto; - le azioni di supporto in capo alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia; - il quadro economico di riferimento per la realizzazione del progetto, anche per lotti o fasi successive;
--	--	--	--	--	--	--

						<p>- le modalità di realizzazione e finanziamento del progetto ed il relativo cronoprogramma;</p> <p>- la durata dell'accordo di programma e gli obiettivi da raggiungere. (...)."</p> <p>Modificare il paragrafo 6.1 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO come di seguito indicato:</p> <p>"(...) Le Università, in particolare i poli di Trieste e Udine, costituiscono l'origine/destinazione di un potenzialmente significativo pendolarismo casa-scuola/lavoro. (...)."</p>
16	X		<p>P1.1 NORME DI ATTUAZIONE</p>	<p>Realizzazione di nuove ciclovie in prossimità degli argini</p> <p>L'istante richiede una revisione dell'art. 13 affinché non risulti un divieto generalizzato dell'uso degli argini ai fini ciclabili e che sia prevista, caso per caso, l'analisi del contesto in accordo con l'ente gestore. Lo scopo della revisione dell'articolo 13 è quello di permettere, in tutti i casi ove sia possibile, il recupero degli argini come auspicato dalla normativa vigente, individuando di volta in volta gli interventi di realizzazione e manutenzione più opportuni. In particolare, l'istante chiede che le disposizioni incluse nell'articolo siano differenziate per tipo di argine e competenza, in modo che le prescrizioni non si applichino genericamente a tutti gli argini ma che siano consentite soluzioni differenti in funzione del contesto e del gestore (Servizio difesa del suolo della Regione, Provveditorato delle OO.PP., Consorzi di Bonifica, ecc.) e che siano favorite le iniziative di recupero come quelle promosse dall'ANBI.</p>	<p>Non accolta.</p> <p>L'articolo 13 differenzia al proprio interno l'importanza assunta dai corpi idrici dei principali fiumi regionali e dai relativi corpi arginali (caratterizzati spesso da una certa consistenza) da corpi idrici minori, che a volte non possiedono neppure corpi arginali. I corpi arginali dei principali fiumi regionali hanno la funzione di limitare le rilevanti portate d'acqua che li caratterizzano e, pertanto, ove possibile, devono essere lasciati liberi da interventi diversi dalla manutenzione ordinaria e straordinaria ai fini della sicurezza della popolazione che vive nei territori limitrofi, interventi diversi che potrebbero limitarne e lederne la resistenza. Come indicato dallo stesso articolo 13 ciò non toglie che, ove possibile, possano essere adibiti a percorso ciclabile, con le dovute prescrizioni indicate nell'articolo stesso. Il mancato accoglimento tiene conto di quanto osservato dal Soggetto competente in materia ambientale Servizio gestione risorse idriche della Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile e, dunque, delle controdeduzioni argomentate nelle deduzioni istruttorie dell'osservazione n. 1.</p>	---

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
ARCH. GIAMPIERO IURIG (UDINE)			TERINF-GEN-2022-0034061-A			31
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA	Segnaletica L'istante suggerisce di indicare esplicitamente nel documento alcuni punti dell'articolo 125 "Iscrizioni, lettere e simboli relativi ai segnali di indicazione (art. 39 CdS)" e dell'articolo 128 "Segnali di direzione (art. 39 CdS)" del Regolamento di esecuzione ed attuazione del CdS, per ottenere il massimo dell'omogeneità nella segnaletica direzionale ciclabile su tutto il territorio regionale ed evitare incongruenze e difformità, seppur piccole, anche rispetto al CdS stesso, nella progettazione e realizzazione delle tabelle.	Non accolta. Si ritiene che non sia necessario citare i contenuti del CdS, in quanto normativa sovraordinata da rispettare nella progettazione e realizzazione di una qualsiasi infrastruttura stradale, comprese quelle ciclabili.	---
2	X		P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA	Segnaletica L'istante evidenzia, in riferimento alla sez. 4.3. "Le indicazioni generali per l'utilizzo dei segnali di direzione", che nella segnaletica di direzione della RECIR, come seconda denominazione (destinazione) da indicare nella tabella si fa uso del CIMR o del caposaldo, quando non vi siano CIMR intermedi. L'istante propone di indicare sempre, come seconda località, il caposaldo della ciclovia.	Non accolta. Si ritiene che per il ciclista sia più utile un'indicazione più prossima rispetto al caposaldo, anche nell'ottica di gestione della tappa, considerando il caposaldo una località troppo lontana per una parte della ciclovia. I CIMR sono tutte località di un certo rilievo lungo la ciclovia, pertanto sarà una località sconosciuta solo per una minima parte dei ciclisti. Si consideri inoltre che non tutti i cicloturisti percorrono necessariamente l'intera ciclovia, e altri raddiano nel proprio itinerario più ciclovie: in questo senso l'indicazione dei CIMR è più significativa del caposaldo	---

3	X		<p>P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA</p>	<p>Segnaletica L'istante osserva quanto segue, in riferimento alla sez. 4.4. "L'utilizzo dei codici e dei colori delle ciclovie nella segnaletica verticale", nell'ottica della migliore leggibilità della segnaletica direzionale, il quale è uno degli obiettivi di revisione della segnaletica attualmente presente sul territorio regionale, con particolare riferimento agli esempi di utilizzo dei simboli che identificano le ciclovie (p. 34): - per evitare ridondanze, non limitare nella tabella la presenza del pittogramma della bici nera su sfondo bianco senza indicare anche sotto la sigla della ciclovie regionale (es. "FVG 2"); - per evitare variazioni continue nella composizione delle tabelle direzionali su ciclovie regionali coincidenti con ciclovie nazionali/europee, indicare alcuni punti fermi sul posizionamento e grandezze dei simboli identificativi delle ciclovie (regionali, nazionali ed europee).</p>	<p>Non accolta. L'uso della sigla della ciclovie all'interno del simbolo "bicicletta" di cui alla figura II.131 del D.P.R. n. 495/1992 non è previsto, come indicato nella tabella di pag. 30-31 dell'elaborato P6.5. Si segnala un refuso grafico nell'esempio di pag. 34. L'uso del suddetto simbolo con la bicicletta nera su fondo bianco all'interno dei segnali turistici e di territorio è previsto dal Codice della strada, a differenza di altre ipotesi come quella proposta su fondo marrone. Le immagini con i riferimenti alle ciclovie nazionali ed europee sono riportate e titolo esemplificativo, in attesa di indicazioni più dettagliate da parte del Ministero competente. Non si ritiene di apportare ulteriori modifiche alle immagini, che potrebbero essere invece interpretate come una casistica vincolante.</p>	---
4	X		<p>P1.1 NORME DI ATTUAZIONE</p>	<p>Attraversamenti ciclabili su rotatorie L'istante chiede come porsi nei confronti delle attuali Linee guida di FVG Strade, che vietano il tracciamento di attraversamenti ciclabili a raso sui bracci delle rotatorie di strade a gestione regionale. Le indicazioni delle Linee guida sembrano infatti contrastare con il comma 7 dell'articolo 16 "Standard" delle NdiA del PREMOCI.</p>	<p>Non accolta. Uno degli obiettivi del PREMOCI è garantire la continuità e la sicurezza degli itinerari ciclabili regionali. Al fine di realizzare l'obiettivo anche quando gli itinerari ciclabili intersecano strade regionali di primo livello, così come definite dal PRITMML, secondo le NdiA del PREMOCI è prevista la realizzazione di attraversamenti a livelli sfalsati. Pertanto, le Linee Guida di FVGS sulle intersezioni a rotatoria sono direttamente allineate con i contenuti delle NdiA del PREMOCI per le infrastrutture stradali di primo livello. In tutti gli altri casi, dovendosi dare la continuità degli itinerari ciclabili, sarà il progettista che, caso per caso, individuerà la soluzione migliore rispettando le Linee Guida di FVGS.</p>	---

5	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	<p>Gestione della RECIR L'istante suggerisce di fornire indicazioni specifiche in merito a: - deviazioni temporanee su ciclovie regionali (causa lavori, meteo ecc.): modalità della gestione delle deviazioni, segnalamento in loco e non, compiti e responsabilità tra gli enti ecc.;</p> <p>- continuità ciclovie regionali esistenti in caso di previsione di nuove opere di viabilità (ad es. nuove rotatorie, nuove strade, modifiche viarie ecc.): col fine di mantenere inalterata la continuità dell'it. ciclabile, criteri da tenere in considerazione nella progettazione delle nuove opere che vanno a modificare il tracciato della ciclovia esistente (ad es. evitare di allungare il percorso della ciclovia, evitare percorsi tortuosi, mantenere la linearità del percorso ciclabile, senza prevedere percorrenze illogiche</p>	<p>Non accolta. Gli argomenti osservati non attengono al livello pianificatorio promosso dal PREMOCI ma alle fasi realizzative dell'opera.</p>	---
6	X		P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	<p>Refuso L'istante segnala che nella tabella (pag. 32) del doc. P6.0 tra gli itinerari ciclabili "principali", non è stata evidenziata in colore verde acqua la riga "FVG 5 Ciclovia dell'Isonzo"</p>	<p>Accolta.</p>	<p>Modificare l'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO come indicato dall'istante.</p>

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
STUDIO PROFESSIONALE A2R BARBARA E MARILENA MOTTA ARCHITETTI (UDINE)			TERINF-GEN-2022-0034065-A			32
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	<p>Articolo 15 L'istante suggerisce di utilizzare la dicitura "piste ciclabili su sede propria o su corsia riservata", come denominate all'articolo 4 del DM 557/1999, stralciando la dicitura "piste o corsie ciclabili" al comma 2, lettera a), per evitare fraintendimenti. L'uso del termine "corsia ciclabile" in luogo di "pista ciclabile su corsia riservata" risulta fuorviante in quanto coincidente con la definizione dell'articolo 3, comma 1, punto 12-bis) e 12-ter) del CdS introdotto con L. 120/2020 e tipologia richiamata infatti alla successiva lett. b) dello stesso articolo 15 delle NdiA del PREMOCI.</p>	<p>Accolta. Si ritiene condivisibile la precisazione, pertanto l'articolo 15 è modificato come indicato dall'istante.</p>	<p>Modificare l'articolo 15, comma 2, lettera a) dell'elaborato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE, come di seguito indicato: "(...) a) le piste ciclabili su sede propria o su corsia riservata, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 39), del CdS, dall'articolo 140, comma 7, del REGOLAMENTO CdS e come specificato dall'articolo 6 del decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 30 novembre 1999, n. 557 e successive modificazioni; (...)".</p>
2	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	<p>Articolo 15 L'istante rileva che tra le tipologie di percorso ammesse per gli itinerari principali vengono menzionate le "zone 30" ma non le "zone residenziali", ammesse invece per gli itinerari di livello secondario. Considerato che il livello di protezione delle zone residenziali, opportunamente progettate, è potenzialmente maggiore rispetto a quello delle "zone 30" e con un traffico normalmente minore ed una velocità riducibile ulteriormente ai 20 km/h, l'istante suggerisce di aggiungere la tipologia "zone residenziali" tra quelle ammesse per gli itinerari principali.</p>	<p>Accolta. Si ritiene condivisibile la precisazione, pertanto l'articolo 15 è integrato tenendo conto delle indicazioni dell'istante.</p>	<p>Modificare l'articolo 15, comma 2, lettera c) dell'elaborato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE, come di seguito indicato: "(...) c) le zone 30, purché debitamente progettate, per tratti limitati di attraversamento urbano; si intendono incluse, purché con limite inferiore o uguale a 30 km/h, le zone residenziali e le zone scolastiche di cui all'articolo 3, comma 1, numero 58) e 58-bis) del CdS, nonché le isole ambientali di cui all'articolo 4, comma 6 del decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 30 novembre 1999, n. 557 e successive modificazioni; (...)".</p>

3	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	<p>Tipologie di sede L'istante propone di prendere in considerazione tra le tipologie di sede ammesse per gli itinerari ciclabili anche le due tipologie introdotte sempre con legge 120/2020 - Decreto Semplificazione: A) "zona scolastica" [...]. B) "corsia preferenziale TPL [...]". Le suddette tipologie possono risultare molto utili per risolvere in alcune situazioni il passaggio delle ciclovie in ambito urbano. L'istante chiede pertanto di valutarne l'introduzione tra le tipologie di sede ammesse sia per gli itinerari principali che secondari o in alternativa solo per quelli secondari.</p>	<p>Accolta Si ritiene condivisibile la precisazione, pertanto l'articolo 15 è integrato tenendo conto delle indicazioni dell'istante.</p>	<p>Modificare l'articolo 15, comma 2, lettera d) dell'elaborato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE, come di seguito indicato: "(...) d) le zone a traffico limitato, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, n. 54 e dell'articolo 7, comma 9 del CdS e le strade riservate alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto su cui è consentita la circolazione dei velocipedi, ai sensi dell'art. 7, comma 1, lettere i) e i-ter) del CdS; (...)".</p>
4	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	<p>Standard L'istante chiede che sia modificato il comma 6 dell'articolo 16 delle NdiA ai fini del miglioramento della sicurezza delle ciclovie, con riferimento alla pericolosità indotta all'installazione agli archetti e dissuasori verticali.</p>	<p>Accolta. Si ritengono condivisibili le precisazioni, pertanto l'articolo 16 comma 6 è modificato come indicato dall'istante.</p>	<p>Modificare l'articolo 1, comma 6 dell'elaborato P1.1 NORME DI ATTUAZIONE, come di seguito indicato: "(...) 6. Gli ostacoli verticali, compresi i dissuasori al transito, devono essere evitati per quanto possibile. Possono essere utilizzati gli archetti in prossimità delle intersezioni tra le ciclovie e gli assi stradali, esclusivamente nelle situazioni che presentano particolare pericolosità, purché siano rispettate le prescrizioni di cui ai precedenti commi 4 e 5 e gli elementi siano opportunamente segnalati, ben visibili da adeguata distanza ai fini della sicurezza dei ciclisti e collocati in modo tale da non ostacolare il passaggio alle diverse tipologie di velocipede. (...)".</p>
5	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	<p>Standard L'istante propone di inserire nelle norme un articolo con indicazioni sull'utilizzo dei guadi da parte delle ciclovie (sulla falsa riga di quanto già fatto per le ciclovie in prossimità degli argini).</p>	<p>Non accolta. Si ritiene che la variabilità delle situazioni inerenti ai guadi sia difficilmente catalogabile in una prescrizione a livello di PREMOCI. Si ritiene che la fattibilità sull'utilizzo dei guadi e sulle modalità di gestione degli stessi debba essere verificata caso per caso a livello di progettazione.</p>	---
6	X		ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	<p>Integrazione della RECIR L'istante rileva che la RECIR presenta una connessione mancante tra Palmanova e Gorizia, sulla direttrice</p>	<p>Accolta. Si ritiene che il collegamento proposto dall'istante possa essere inserito come</p>	<p>Integrare le indicazioni per la pianificazione sovracomunale presenti nell'elaborato P6.3F PROPOSTA DI PIANO con la direttrice San Vito al Torre-Gradisca.</p>

				secondaria Livenza-Isonzo individuata dal PPR.	direttrice da sviluppare nella pianificazione di livello sovracomunale.	Integrare il testo del paragrafo 5.5.3 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO come indicato di seguito: “(..)- individuare collegamenti per il polo di alto valore simbolico dell'Ara Pacis di Medea e la Ciclovía FVG 1, il polo di alto valore simbolico del Monte San Michele, il polo di alto valore simbolico del Sacario Militare di Redipuglia e il Centro Visite della Riserva Naturale Regionale Laghi di Doberdò e Pietrarossa a Doberdò del Lago. (..)”.
7	X		ELABORATI GRAFICI	Itinerario ciclabile del Cormor L'istante segnala che, vista la sua lunghezza, l'itinerario ciclabile del Cormor non possa essere adeguatamente pianificato a scala locale e che sarebbe più opportuno inserirlo nella RECIR.	Non accolta. Le indicazioni del PREMOCI riferite alla pianificazione a scala locale include prioritariamente il livello sovracomunale. I piani sovracomunali, qualora non già approvati dalle UTI competenti, saranno elaborati dalla Regione (articolo 8, L.R. 8/2018 e s.m.i.). Visto quanto osservato dall'istante, si ritiene opportuno aggiornare le legende degli elaborati grafici sostituendo “indirizzi per la pianificazione a scala locale” con “indirizzi per la pianificazione sovracomunale”.	Aggiornate le legende degli elaborati grafici con un riferimento diretto alla scala di pianificazione sovracomunale.
8	X		ELABORATI GRAFICI	Parchi e riserve L'istante rileva che la riserva naturale “Valli Grotari e Vulcan”, di recente istituzione in comune di Marano Lagunare, non compare tra i “parchi e riserve” naturali indicate nel PREMOCI adottato.	Accolta. La riserva verrà indicata nelle tavole grafiche e nei documenti descrittivi, ove necessario.	Inserire la riserva naturale “Valli Grotari e Vulcan” negli elaborati grafici e descrittivi pertinenti.
9	X		P6.2 SCHEMA STRATEGICO DI PIANO	Refusi e correzioni Nell'elaborato P6.2, l'istante segnala la presenza di un possibile grafismo errato per la presenza in Carnia di un tratteggio quadrato di colore azzurro rappresentante i collegamenti bici-barca.	Accolta. L'elaborato grafico sarà corretto.	Modificare il tratteggio errato nell'elaborato P6.2 SCHEMA STRATEGICO DI PIANO come indicato dall'istante.

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
ASSOCIAZIONE CERVIGNANO NOSTRA CERVIGNANO (UD)			TERINF-GEN-2022-0034067-A			33
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI	V. osservazioni n. 23 e 28.	Non accolta. v. osservazioni n. 23 e 28.	---

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
SIG. RADIVO PAOLO (TRIESTE)			TERINF-GEN-2022-0034072-A			34
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	Tipologia di sede L'istante osserva che con il limite di 30 km/h nei centri abitati non servirebbero le piste ciclabili urbane.	Non accolta. Il PREMOCI si limita ad indicare le tipologie di sede previste per le ciclovie di interesse regionale, tra cui sono incluse anche le zone 30. Le specifiche scelte progettuali all'interno dei centri urbani non rientrano tra le competenze del PREMOCI.	---
2	X		GENERALE	Biciplan di Trieste L'istante chiede di razionalizzare il Biciplan di Trieste.	Non accolta. Osservazione non pertinente.	---

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI VARMO (UD)			TERINF-GEN-2022-0034083-A TERINF-GEN-2022-0034249-A			35
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	FVG 6 - Ciclovia del Tagliamento a. L'istante segnala che nella relazione relativa alla Ciclovia FVG 6 (par. 5.6.1 dell'elaborato P6.0) non è indicato il ponte di Madrisio. b. L'istante chiede di valutare se le modifiche al tracciato della Ciclovia FVG 6, apportate in sede di approvazione definitiva del PREMOCI, siano funzionali al collegamento nord-sud e ad indirizzare i cicloturisti provenienti dalla Ciclovia Alpe Adria verso la località turistica di Lignano. Il tracciato in sinistra risulta essere quello più naturale e diretto per raggiungere la località turistica. c. L'istante ritiene che la variante in sinistra come modificato dal PREMOCI rispetto al PPR penalizzi la valorizzazione dei centri posti lungo il tragitto. In particolare il precedente percorso prevedeva che il percorso da Codroipo passasse per Camino al Tagliamento e poi per Varmo. Ora il percorso è solamente quello aderente all'argine penalizzando così i centri urbani posti lungo il tragitto. Si propone quindi una modifica del tracciato a partire da Belgrado che passi attraverso Gradiscutta, Santa Marizza e Varmo per poi	Non accolta. a. Si precisa che il paragrafo 5.6.1 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO rileva le criticità attuali della ciclovia, ovvero quelle emerse dall'analisi della RECIR di cui alla DGR 2614/2015. In tale scenario, la Ciclovia FVG 6 non interessava il ponte di Madrisio. Si ritiene comunque di aggiornare i titoli dei paragrafi in questione per rendere più chiaro il riferimento allo stato precedente al Piano. b. Per quanto riguarda la localizzazione dell'itinerario principale della Ciclovia FVG 6 in sponda sinistra anziché destra, considerando anche il tipo di sede su cui si sviluppa la variante FVG 6/a, ovvero in buona parte su sentieri ciclabili e percorsi natura, si conferma la strategia del PREMOCI di mantenere l'itinerario secondario FVG 6/a in sponda sinistra. Si precisa che la suddivisione del sistema ciclovia in itinerari principali e secondari non comporta una priorità realizzativa né di promozione turistica, pertanto il collegamento con la località di Lignano rimane invariato, a prescindere della codifica e gerarchizzazione degli itinerari pianificati dal PREMOCI. Si evidenzia che le modifiche apportate ai tracciati in sede di adozione definitiva del PREMOCI hanno reso più lineare, diretta e continua la Ciclovia FVG 6/a, rafforzando quindi il collegamento con Lignano, e prolungandola fino a Tolmezzo, rafforzando quindi il collegamento con le ciclovie FVG 1 e FVG 8.	Modificare i titoli dei paragrafi 5.1.1, 5.2.1, 5.3.1, 5.4.1, 5.5.1, 5.6.1, 5.7.1, 5.8.1 e 5.9.1 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO come di seguito indicato: "(...) Il rilievo dello stato di fatto e le criticità attuali (...)".

				<p>ricongiungersi sulla strada banca del Tagliamento.</p>	<p>c. Le ciclovie della RECIR rispondono all'esigenza dei collegamenti di lunga percorrenza, secondo i criteri di pianificazione indicati nel capitolo 7 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO, tra cui il criterio della linearità. L'estensione della RECIR ed il collegamento delle ciclovie regionali con i centri abitati attiene alla pianificazione comunale ed al relativo Biciplan</p>	
--	--	--	--	---	---	--

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI BASILIANO (UD)			TERINF-GEN-2022-0034085-A			36
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI P4.2 MANUALE DELLE STRUTTURE DI ACCOGLIENZA	Stazione ferroviaria di Basiliano (UD) L'istante osserva che la stazione ferroviaria di Basiliano (tratta Udine-Treviso-Venezia), servita da treni regionali, si presenta equidistante dai CIMR di Udine e Codroipo, individuati dal PREMOCI. L'istante ritiene che detta stazione possa intercettare esigenze di mobilità intermedie rispetto ai CIMR citati, crescendo nel numero di utenti serviti, e si chiede che di un tanto si tenga maggiormente conto nel PREMOCI	Accolta. A seguito delle osservazioni inoltrate dal Servizio TPL, le disposizioni riguardanti le stazioni ferroviarie non ricomprese tra i CIMR sono state integrate come indicato nella relativa osservazione. V. quanto argomentato nell'osservazione n. 9, al punto 3.	V. le modifiche proposte nell'osservazione n. 9, al punto 3.
2	X		ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	Collegamenti ciclabili tra Udine, San Daniele del Friuli e Codroipo L'istante osserva che nel corso degli anni il Comune, in collaborazione con il Consorzio di Bonifica Pianura Friulana, ha investito risorse per la manutenzione delle strade rurali (sia comunali che vicinali). L'istante ritiene pertanto che questi aspetti possano essere meglio valorizzati migliorando i collegamenti e le comunicazioni all'interno dell'area ricompresa tra i poli di Udine, San Daniele del Friuli e Codroipo.	Non accolta. La proposta di modifica dei percorsi della RECIR deve essere sottoposta alla Regione evidenziando il rispetto dei criteri di pianificazione, secondo le modalità indicate nel capitolo 7 "Programmazione coordinata" dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO. Ulteriori collegamenti tra la RECIR ed il territorio possono essere previsti nella pianificazione di scala comunale o sovracomunale e, quindi, nei relativi Biciplan. Si evidenzia che, per l'area territoriale in questione, il PREMOCI prevede, oltre alle ciclovie FVG 4 e FVG 7, anche i collegamenti da Udine verso San Daniele e da Udine verso Sud lungo il Cormor, quali indirizzi per la pianificazione sovracomunale.	---

3	X		<p>ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO</p>	<p>Modifica Ciclovia FVG 4 L'istante osserva che il percorso previsto dal PREMOCI utilizza un sottopassaggio ferroviario lungo la strada bianca comunale tra Basiliano e Basagliapenta. In quel punto, la modifica dell'assetto fondiario avvenuta nel corso degli anni, con probabile azione di tombamento di fossati, crea notevoli problematiche di ristagno d'acqua nel punto più basso del sottopassaggio tale da rendere, spesse volte, impossibile il transito. Stante l'importanza del punto in esame per la fruibilità della FVG 4, l'istante propone un'azione congiunta tra la Regione, il Comune e il Consorzio di Bonifica Pianura Friulana.</p>	<p>Non accolta. Tra gli interventi prioritari previsti dal PREMOCI vi è l'acquisizione dello studio di fattibilità della ciclovia FVG 4. Nell'ambito di tale attività saranno verificate le criticità del tracciato pianificato, al fine di individuare le modifiche del percorso o gli interventi necessari per la realizzazione della ciclovia. Gli studi di fattibilità delle ciclovie FVG 4, FVG 6, FVG 7 e FVG 9 sono inseriti tra gli interventi prioritari nell'elaborato P6.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI.</p>	---
---	---	--	--	--	--	-----

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
SIG. REBULA MATEJ (TRIESTE)			TERINF-GEN-2022-0034134-A			37
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	Articolo 8, comma 6 L'istante osserva che non viene definito con quale criterio si misuri l'effettiva domanda degli spazi di sosta e di parcheggio e se si possa mettere in conto una riduzione della stessa come conseguenza della migliorata ciclabilità.	Non accolta. Trattasi di un'indicazione di indirizzo per la pianificazione della mobilità ciclistica a livello comunale. La verifica degli standard urbanistici e la predisposizione delle eventuali varianti al PRGC rientrano nella disciplina urbanistica e nelle competenze comunali ed esulano da quelle del PREMOCI. I criteri per il conteggio della domanda di trasporto sono quelli utilizzati nei piani della mobilità e nei piani del traffico, oltre a quanto indicato nel documento denominato BICIPLAN - LINEE GUIDA di cui al D.P.Reg. 2 luglio 2019, n. 2950/TERINF.	---
2	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	Articolo 12, comma 1 L'istante suggerisce che l'attraversamento a livelli sfalsati dovrebbe avvenire preferibilmente con il percorso della ciclovie sotto il livello degli assi stradali, per poter sfruttare nella risalita l'abbrivio dato dalla discesa.	Non accolta. La soluzione progettuale è specifica per ogni attraversamento ed esula dalle competenze di pianificazione del PREMOCI. Si ricorda che l'indicazione di preferire i sottopassi ai sovrappassi è raccomandata dall'articolo 9, comma 3 del D.M. n. 557/1999.	---
3	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	Articolo 12 comma 4 L'istante chiede di chiarire se le larghezze degli itinerari ciclabili debbano o solamente possano essere aumentate. Sarebbe opportuno che già nella seconda frase del comma si dicesse che le larghezze debbano essere incrementate.	Parzialmente accolta. Si presume che l'osservazione faccia riferimento all'articolo 16, comma 4 e non all'articolo 12, comma 4 che invece tratta altri argomenti. L'incremento della larghezza della sezione dei percorsi pedonali e ciclabili è obbligatorio ai sensi del citato D.M. n. 557/1999, al fine di consentire la separazione dell'uso pedonale e ciclabile mentre è raccomandata per tutte le infrastrutture per le quali vi sia una specifica	Modificare l'art. 16 c.4 delle NdiA come di seguito indicato: “(..) Le larghezze delle sezioni definite dalla normativa rappresentano i valori minimi per la progettazione e la realizzazione dei tracciati delle ciclovie. Tali larghezze possono essere incrementate in relazione alla domanda potenziale, stimata in riferimento al bacino di gravitazione, all'attrattività del contesto attraversato, ma anche per elevare il livello di qualità della ciclovie, tenendo tuttavia conto anche delle esigenze di contenimento del consumo di suolo e di habitat naturale. Ai sensi del decreto del

					esigenza correlata alla domanda potenziale, al contesto o agli standard qualitativi. In questo secondo caso è necessario tuttavia tenere conto anche delle esigenze di contenimento del consumo di suolo e di habitat naturale. Questi aspetti verranno chiariti nelle norme.	Ministero dei Lavori pubblici dd. 30 novembre 1999, n. 557 e successive modificazioni, la larghezza dei percorsi pedonali e ciclabili deve essere adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili al fine di consentire, ove possibile, la separazione dei due usi. (. . .)”.
4	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	<p>Articolo 15, comma 2 lettera a L'istante chiede se in caso di corsia ciclabile la delimitazione prevista è semplice vernice sull'asfalto come previsto dall'articolo 140, comma 7 del Regolamento del Codice della Strada e dall'articolo 6 del decreto n. 557/1999.</p> <p>Articolo 15, comma 2, lettera b L'istante suggerisce che questa tipologia di sede è efficace solo su strade con traffico minimo, su strade trafficate invece elimina quasi del tutto l'appetibilità all'utilizzo del percorso da parte del ciclista titubante a causa della poca sicurezza data dalla mancata separazione fisica dal traffico motorizzato.</p>	<p>Non accolta. L'articolo 15 indica tutte le tipologie di sede richieste per assicurare adeguati standard qualitativi e di sicurezza alle ciclovie di interesse regionale. L'impiego delle stesse è soggetto alle prescrizioni e limitazioni definite dal Codice della strada e dalle altre norme di settore. Le corsie ciclabili e le piste ciclabili su corsia riservata, realizzate nel rispetto del D.M. n. 557/1999, sono una tipologia di sede indispensabile nella promozione della mobilità ciclistica.</p>	---
5	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	<p>Articolo 16 comma 9 L'istante osserva che le pendenze massime previste sono importanti, soprattutto per quanto riguarda gli attraversamenti ciclabili a livelli sfalsati.</p>	<p>Non accolta. La disposizione riprende quanto indicato dal D.M. n. 557/1999. Non si ritiene di aggiungere ulteriori indicazioni, in quanto la pendenza massima da considerare per il comfort del ciclista dipende dalla lunghezza della livelletta. Il calcolo del valore ottimale della pendenza attiene alla progettazione, è influenzato dal contesto e quindi esula dalla generalità delle norme di Piano.</p>	---
6	X		ELABORATI GRAFICI P6.o OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	<p>FVG2 – Ciclovia del mare Adriatico L'istante osserva che tale percorso aggiunge sia distanza che dislivello allontanandosi da via Flavia, la quale dall'inaugurazione del raccordo autostradale fino a Rabuiese appare sovradimensionata per il traffico</p>	<p>Non accolta. V. quanto argomentato nell'osservazione n. 30, al punto 2.</p>	---

				automobilistico e che potrebbe venire opportunamente ristretta per consentire il passaggio della FVG 2.		
7			P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	<p>Parcheggi per biciclette L'istante osserva che l'articolo 7, comma 3, lettera a, punto 5 della L.R. 8/2018 e s.m.i. prevede che il PREMOCI definisca le norme e le linee guida per la realizzazione dei parcheggi per biciclette, pubblici e privati e dei sistemi per il monitoraggio del traffico ciclistico, ma ciò non avviene nelle norme di attuazione. L'istante propone di includere l'obbligatorietà di una soluzione di accesso pedonale e ciclistico con un minimo di stalli per biciclette come definito per la viabilità automobilistica negli allegati B e B bis alla L.R. 29/2005, magari "premiando" chi favorisce la mobilità ciclistica, abbassando il requisito minimo di superficie per i parcheggi per auto nel caso si destini più superficie ai parcheggi per bici. L'istante chiede se sia possibile definire anche una superficie massima ai parcheggi dell'allegato B bis alla L.R. 29/2005.</p>	<p>Accolta. Il PREMOCI non può ridefinire o modificare standard urbanistici diversi da quelli previsti da normative sovraordinate. Tuttavia, quanto indicato all'articolo 7, comma 3, lettera a, punto 5 della L.R. 8/2018 e s.m.i. è restituito all'interno dei seguenti elaborati di Piano: - P1.1 NORME DI ATTUAZIONE (articolo 6, comma 8); - Linee guida Biciplan, approvate con decreto, approvate con decreto dd. 02 luglio 2019, n. 2950/TERINF; P4.2 MANUALE DELLE STRUTTURE DI ACCOGLIENZA.</p>	Gli elaborati del PREMOCI non necessitano di nessuna modifica in tal senso

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
SIG. DEL FORNO IVAN PASIAN DI PRATO (UD)			TERINF-GEN-2022-0034138-A			38
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		<p>P7.0 STRUMENTI PER LA PROMOZIONE E INCENTIVAZIONE DELL'USO DELLA BICICLETTA NEI PERCORSI CASA – SCUOLA/LAVORO</p>	<p>Strategia di promozione dei percorsi casa-lavoro L'istante osserva che la strategia del PREMOCI è principalmente imperniata su incentivazioni economiche o motivazionali. Nel caso dei rapporti fra Udine e i territori a Ovest della città si rileva invece una mancanza di connessioni fra i Comuni contermini alla città e i poli di attrazione di tipo lavorativo o studentesco presenti nel capoluogo. L'istante suggerisce che le politiche di incentivazione dei tragitti casa lavoro prevedano anche il finanziamento delle infrastrutture individuate dai Biciplan per rispondere a questa esigenza.</p>	<p>Accolta. Come indicato nell'elaborato P7.0, lo stesso "fornisce un vademecum a supporto degli Enti locali e delle Aziende del settore secondario e terziario del territorio regionale, nonché degli Istituti comprensivi scolastici che intendono avviare progetti di trasferimento su bicicletta di spostamenti sistematici". Per le zone industriali di interesse regionale ed i poli di ricerca tecnico-scientifica il PREMOCI prevede l'attuazione diretta delle strategie di livello regionale attraverso specifici Accordi di Programma (AdiP) che avranno ad oggetto sia azioni che interventi per lo sviluppo della mobilità ciclistica. L'elaborato P7.0 esplicita, in un apposito paragrafo (integrato a seguito dell'osservazione n. 30, al punto 15), le modalità di attuazione degli AdiP. Si partecipa inoltre che gli interventi previsti dai Biciplan comunali vengono già finanziati attraverso il Regolamento per la concessione dei contributi per interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa di cui all'articolo 14 della L.R. 8/2018 e s.m.i., approvato con D.P.Reg. 15 maggio 2019, n. 76.</p>	<p>Gli elaborati del PREMOCI non necessitano di alcuna modifica in tal senso.</p>

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI POZZUOLO DEL FRIULI (UD)			TERINF-GEN-2022-0034140-A			39
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	V. osservazioni n. 13, 14, 16 e 20.	Accolta. V. osservazioni n. 13, 14, 16 e 20.	L'osservazione non comporta modifiche agli elaborati del PREMOCI.

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI MAJANO (UD)			TERINF-GEN-2022-0034245-A			40
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI	Integrazione della RECIR Si chiede l'integrazione della RECIR con un collegamento tra la FVG 1 e FVG 7 sull'asse Colloredo-Majano-Cimano.	Non accolta. Si ritiene che l'individuazione e la pianificazione della direttrice proposta per il collegamento del Comune di Majano con i Comuni limitrofi attenga al livello di pianificazione comunale.	---
2	X		ELABORATI GRAFICI	Modifica della RECIR Si chiede di spostare il tracciato dalla SR 463	Non accolta. L'osservazione non è pertinente in quanto il PREMOCI non prevede itinerari ciclabili lungo la SR 463.	---
3	X		P1.1 NORME DI ATTUAZIONE	Intermodalità Si ritiene opportuno valutare l'apporto alla rete della stazione ferroviaria di Majano (che ricade a poca distanza dal confine in comune di Osoppo), tale fermata può essere letta sia in funzione della mobilità casa-lavoro (siamo in prossimità del complesso industriale di Rivoli), sia in funzione di collegamento con la FVG 6-7 in sinistra orografica del Tagliamento a sud.	Accolta. A seguito della riattivazione della linea ferroviaria Pinzano-Gemona del Friuli, potranno essere applicate le nuove disposizioni introdotte nelle NdiA del PREMOCI a seguito dell'osservazione n. 9 inoltrata dal Servizio trasporto pubblico regionale e locale della Regione.	L'osservazione non comporta modifiche agli elaborati del PREMOCI.

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI FORGARIA NEL FRIULI (UD)			TERINF-GEN-2022-0034247-A			41
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI	<p>FVG 3 - Ciclovia pedemontana L'istante chiede di allargare la carreggiata della "Strada di Bottecchia" per rendere il tratto più sicuro. L'istante chiede inoltre che venga migliorato il tratto Ponte di Flagogna - Pinzano anche per i collegamenti con l'itinerario ciclabile che verrà realizzato sull'ex sedime ferroviario Casarsa-Pinzano.</p>	<p>Accolta. La messa in sicurezza della ciclovia FVG 3 lungo la Strada di Bottecchia è già inserita tra i tratti prioritari per i quali è stata inoltrata richiesta di risorse economiche POR FESR.</p>	L'osservazione non comporta modifiche agli elaborati del PREMOCI.

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI TRASAGHIS (UD)			TERINF-GEN-2022-0034432-A			42
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI	V. osservazione n. 41.	Accolta. V. osservazione n. 41.	---

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI PINZANO AL TAGLIAMENTO (PN)			TERINF-GEN-2022-0034437-A			43
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI Pg.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	FVG 3 - Ciclovia pedemontana L'istante auspica che la Regione possa intervenire su quei tratti di commistione con il sedime stradale per mettere in sicurezza i fruitori. Rispetto al territorio comunale di competenza dell'istante questo comporterebbe due interventi ad est ed a ovest dell'abitato di Valeriano, in parte in fase di realizzazione con fondi ex UTI. L'istante sottolinea inoltre la necessità di interventi di manutenzione ordinaria su parte della pavimentazione bituminosa della FVG 3, sicuramente nel tratto pinzanese ma anche nei Comuni limitrofi.	Accolta. Le priorità di attuazione del PREMOCI includono il completamento ed il miglioramento del livello di sicurezza delle Ciclovie di interesse regionale, realizzando le opere necessarie per rendere coerente le infrastrutture ciclabili con gli standard e le tipologie di sede indicati nelle NdiA del PREMOCI. Si precisa che la manutenzione ordinaria e straordinaria non è oggetto del PREMOCI, ma del programma gestionale in capo all'Ente gestore.	Gli elaborati del PREMOCI non necessitano di alcuna modifica in tal senso.

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI TAVAGNACCO (UD)			TERINF-GEN-2022-0034442-A			44
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	FVG 1 - Ciclovia Alpe Adria L'istante chiede di aggiornare l'itinerario della Ciclovia FVG 1 all'interno del territorio comunale, secondo l'elaborato allegato all'osservazione. L'itinerario proposto dall'istante rispetta l'ordinanza di transito emessa dagli Uffici comunali e delle cui disposizioni è già stata data contestuale attuazione, trasmessa con nota dd. 13 gennaio 2022, prot. n. 0000987 ai competenti Uffici regionali. Dagli atti a disposizione (cfr. Elaborato P6.3D) l'istante ha verificato che il tracciato proposto si scosta dai contenuti dell'ordinanza sopra richiamata.	Accolta. Si prende atto della modifica apportata all'itinerario in autonomia da parte dell'Amministrazione comunale. Si precisa tuttavia che le modifiche alle ciclovie regionali devono essere preventivamente concordate con il Servizio regionale competente e l'Ente gestore, anche ai fini della corretta gestione, manutenzione e promozione dell'itinerario, ivi inclusa l'attribuzione coerente delle progressive chilometriche. Ai fini dell'aggiornamento degli elaborati grafici, si specifica che la cartografia del PREMOCI riporta gli itinerari delle ciclovie senza differenziare i sensi di percorrenza, ove diversi, mantenendo solo quello legato alla direzione di percorrenza convenzionale della ciclovia.	Aggiornare l'elaborato P6.3D PROPOSTA DI PIANO secondo le indicazioni dell'istante.

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI VALVASONE ARZENE (UD)			TERINF-GEN-2022-0034447-A			45
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	FVG 6 - Ciclovia del Tagliamento L'istante chiede di sfruttare e valorizzare gli argini del Tagliamento, creando un percorso ciclabile che rispetti le caratteristiche naturalistiche dei luoghi, anche a seguito della richiesta di candidatura del Tagliamento a patrimonio dell'Unesco. L'istante sottolinea che l'ex UTI Tagliamento ha già predisposto uno studio per realizzare questo percorso integrativo e sono stati finanziati lavori che riguarderanno il territorio di San Vito al Tagliamento. L'istante propone di inserire il tratto dell'argine destro del fiume Tagliamento, che interessa anche i comuni di Morsano al Tagliamento, San Martino al Tagliamento, San Vito al Tagliamento e Valvasone Arzene come diramazione/variante all'itinerario principale FVG 6 - Ciclovia del Tagliamento, ovvero come indirizzo per la pianificazione a scala locale, sempre riferito all'itinerario FVG 6.	Parzialmente accolta. Si ritiene di integrare la Ciclovia FVG 6, inserendo l'itinerario proposto come direttrice da sviluppare nella pianificazione di scala sovracomunale, nel rispetto delle indicazioni di cui all'articolo 13 delle NdiA.	Aggiornare l'elaborato P6.3E PROPOSTA DI PIANO secondo le indicazioni dell'istante. Integrare il testo del paragrafo 5.6.3 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO come indicato di seguito: “(..)- individuare come itinerario di scala locale il collegamento con la FVG 9, utilizzando il sedime ferroviario della linea ferroviaria dismessa San Vito al Tagliamento-Motta di Livenza; - individuare un collegamento ciclabile dal Ponte della Delizia verso Valvasone a nord e lungo gli argini verso il Comune di San Vito al Tagliamento a sud. (...)”.

<i>Proponente osservazioni</i>			<i>Protocollo e Data di arrivo</i>			<i>N. Progr.</i>
COMUNE DI SEDEGLIANO (UD)			TERINF-GEN-2022-0034529-A			46
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI	V. osservazioni n. 18, 19 e 25.	Non accolta. V. le osservazioni n. 18, 19 e 25.	---

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI FLAIBANO (UD)			TERINF-GEN-2022-0034540-A			47
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI	V. osservazioni n. 18, 19, 25 e 46.	Non accolta. V. le osservazioni n. 18, 19, 25 e 46.	---

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI LIGNANO SABBIA DORO (UD)			TERINF-GEN-2022-0034704-A			48
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	FVG 2 - Ciclovia del mare Adriatico L'istante chiede di modificare il tratto terminale dell'itinerario della FVG 2 previsto nel PREMOCI, secondo quanto rappresentato nello schema allegato all'osservazione.	Accolta. Si ritiene di modificare l'itinerario della FVG 2 come indicato nella presente osservazione, sia negli elaborati grafici del PREMOCI che lo rappresentano che in quelli che lo descrivono.	Aggiornare la traccia della ciclovia FVG 2 sia nell'elaborato P6.2 SCHEMA STRATEGICO DI PIANO che nell'elaborato P6.3E PROPOSTA DI PIANO secondo le indicazioni dell'istante. Aggiornare la descrizione dell'itinerario nell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI DI PIANO secondo le indicazioni dell'istante.

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI DUINO AURISINA (TS)			TERINF-GEN-2022-0034737-A			49
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI	FVG 2 - Ciclovia del mare Adriatico L'istante propone la modifica dell'itinerario in località Sistiana.	Non accolta. Il PREMOCI recepisce l'itinerario della ciclovia FVG 2, come rappresentato dal progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia turistica nazionale Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia. La modifica proposta con la presente osservazione sarà valutata nell'ambito della progettazione definitiva della ciclovia.	---

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI CARLINO (UD)			TERINF-GEN-2022-0034742-A			50
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	V. osservazioni n. 13, 14, 16, 20 e 39.	Accolta. V. osservazioni n. 13, 14, 16, 20 e 39.	Gli elaborati del PREMOCI non necessitano di alcuna modifica in tal senso.
2	X		ELABORATI GRAFICI	FVG 2 - Ciclovia del mare Adriatico L'istante segnala la criticità del tratto ciclabile lungo la SS 14 tra il ponte sul fiume Cormor e la prosecuzione verso sud lungo la via Levaduzza. La realizzazione di tale percorso andrebbe peraltro a completare la dotazione ciclabile lungo la SS 14 in comune di Carlino, in quanto il tratto centrale è già stato realizzato e il tratto est di connessione con il territorio comunale di San Giorgio di Nogaro è già progettato e finanziato.	Accolta. Il tratto in questione è già oggetto del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia turistica nazionale Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia.	Gli elaborati del PREMOCI non necessitano di alcuna modifica in tal senso.

Proponente osservazioni			Protocollo e Data di arrivo			N. Progr.
COMUNE DI UDINE			GRFVG-GEN-0021778-A GRFVG-GEN-0024278-A			51
Quesiti	PREMOCI	VAS	Elaborati	Tema e argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	X		ELABORATI GRAFICI P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO	FVG 1 - Ciclovía Alpe Adria L'istante richiede la modifica dell'itinerario principale della FVG 1, spostandolo da via Zanon a via Mercatovecchio.	Non accolta. L'osservazione sarà oggetto del confronto avviato con l'Amministrazione comunale sul redigendo Biciplan e finalizzato alla verifica ed eventuale modifica degli itinerari delle ciclovie di interesse regionale che attraversano il territorio comunale di Udine. Si anticipa che la strategia promossa dal PREMOCI non concorda con la variazione proposta dall'istante, poiché non risolve il nodo di via Mantica. Inoltre, tale proposta sposta l'itinerario da un'infrastruttura dedicata, seppure di dimensioni ridotte rispetto agli standard previsti, ad un percorso promiscuo con il traffico veicolare (via Mazzini - senso unico) e poi con quello pedonale; via Mercatovecchio, allo stato dell'arte, non è un'infrastruttura stradale idonea a supportare i flussi ciclabili già transitanti o previsti sull'itinerario principale della ciclovía regionale FVG 1.	---

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE