



REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ,  
PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E LAVORI PUBBLICI

tel + 39 040 377 4721  
fax + 39 040 377 4732

dir.territorio@regione.fvg.it  
I - 34126 Trieste, via Giulia 75/1

## **PIANO REGIONALE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO, DELLA MOBILITA' DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA**

(Legge Regionale 20 agosto 2007, n. 23, art. 3 ter e s.m.i.)

## **SCHEDA ANALITICA DELLE OSSERVAZIONI**

(ai sensi dell' art. 4 Legge Regionale 41/86 e ai sensi dell'art.14 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.)



## **Oggetto: Schede riepilogative dei contributi ricevuti nell'ambito delle osservazioni per la redazione del "Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica" ai sensi della L.R. 23/2007 art. 3, ter e s.m.i.**

La Giunta regionale con delibera n.2763 , d.d. 29/12/2010, ha adottato il Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, predisposto ai sensi della L.R 23/2007 art. 3, ter e s.m.i.

Al fine di consentire la prosecuzione della procedura di approvazione del Piano , come prevista dall'art. 4 della L.R. 41/86, l'Amministrazione regionale ha attivato la fase delle osservazioni con la pubblicazione, sul B.U.R. n.4 del 26 gennaio 2011, dell' avviso relativo alle modalità di accesso alla documentazione di Piano e della relativa VAS così da consentire al pubblico interessato di formulare le eventuali osservazioni entro 60 gg. dalla data di pubblicazione (entro 28.03.2011).

Inoltre ai sensi dell'art. 4, lett. f) della L.R. 41/86 è stata inviata copia su supporto informatico del Piano adottato agli enti locali, alle organizzazioni e ai soggetti pubblici e privati portatori di interessi collettivi nel campo dei trasporti al fine di agevolare le osservazioni.

In tale avviso si informava del deposito del Piano e della relativa documentazione di VAS presso gli uffici di seguito:

- Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici a Trieste in Via Giulia 75/1;
- Ufficio per le relazioni al pubblico (U.R.P.) della Provincia di Trieste in piazza Vittorio Veneto 4;
- Ufficio per le relazioni al pubblico (U.R.P.) della Provincia di Udine in piazza Patriarcato 3;
- Ufficio per le relazioni al pubblico (U.R.P.) della Provincia di Gorizia in via Garibaldi 7;
- Ufficio per le relazioni al pubblico (U.R.P.) della Provincia di Pordenone in Largo S. Giorgio 12

e della pubblicazione dello stesso sul sito [www.regione.fvg.it](http://www.regione.fvg.it) sezione bandi e avvisi.

In esito a tale avviso sono pervenute, presso la Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici, 48 osservazioni, di cui:

- 41 da enti locali, da organizzazioni e da soggetti pubblici e privati portatori di interessi collettivi nel campo dei trasporti;
- 6 da parte di soggetti privati;
- 1 da parte di ente individuato, ai sensi dell'art. 5 del Dlgs 152/2006, in qualità di soggetto competente in materia ambientale.

Di seguito sono riportate le note istruttorie ed i relativi accoglimenti delle osservazioni al fine di apportare eventuali modifiche al progetto di Piano per consentire la procedura prevista dall'art. 4, lett g) della L.R. 41/86.



## QUADRO SINTETICO DEI SOGGETTI CHE HANNO FATTO PERVENIRE OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ART. 4 L.R. 41/86

N.B. Nelle schede seguenti sono indicati i soggetti coinvolti, nel processo di approvazione del Piano, da cui sono pervenuti:

- i contributi in seguito alla preadozione del Piano, delibera n. 1137 d.d. 09.06.2010, nella fase di consultazione ai sensi dell'art. 4, comma 1, lett. a) L.R. 41/86;
- le osservazioni a seguito dell'adozione del Piano, delibera n. 2763 d.d. 29/11/2011, nella fase delle osservazioni ai sensi dell'art. 4, comma 1, lett. e), a seguito dell' avviso sul B.U.R. n.4 del 26.01.2011.

### UDINE

FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	ENTE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	ENTE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	ENTE
			X	018	Gonars			Remanzacco
X		Provincia Udine			Grimacco			Resia
		COMUNI	X	034	Latisana			Resiutta
		Aiello del Friuli			Lauco	X		Rigolato
X		Amaro			Lestizza	X		Rive d'Arcano
		Ampezzo			Lignano Sabbiadoro			Rivignano
		Aquileia			Ligosullo			Ronchis
		Arta Terme			Lusevera	X		Ruda
		Artegna			Magnano in Riviera			San Daniele del Friuli
		Attimis			Majano	X		San Giorgio di Nogaro
		Bagnaria Arsa			Malborghetto - Valbruna			San Giovanni al Natisone
	011	Basiliano			Manzano			San Leonardo
X		Bertiolo			Marano Lagunare		015	San Pietro al Natisone
		Bicinicco			Martignacco			Santa Maria la Longa
X		Bordano			Mereto di Tomba			San Vito al Torre
		Buja			Moggio Udinese			San Vito di Fagagna
		Buttrio			Moimacco			Sauris
		Camino al Tagliamento			Montenars			Savogna
		Campoformido			Mortegliano			Sedegliano
		Campolongo Tapogliano			Moruzzo			Socchieve
		Carlino			Muzzana del Turgnano			Stregna
		Cassacco			Nimis			Sutrio
		Castions di Strada			Osoppo			Taipana
X		Cavazzo Carnico	X		Ovaro	X		Talmassons
		Cercivento			Pagnacco			Tarcento
		Cervignano del Friuli			Palazzolo dello Stella			Tarvisio
		Chiopris - Viscone			Palmanova			Tavagnacco
		Chiusaforte			Paluzza	X		Teor
		Cividale del Friuli			Pasian di Prato			Terzo di Aquileia
X	024	Codroipo			Paularo	X		Tolmezzo
		Colloredo di Monte Albano		004	Pavia di Udine			Torreano
X		Comeglians	X		Pocenia			Torviscosa
		Corno di Rosazzo		001	Pontebba			Trasaghis

FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	ENTE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	ENTE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	ENTE
		Coseano			Porpetto			Treppo Carnico
X		Dignano			Povoletto			Treppo Grande
		Dogna	X		Pozzuolo del Friuli			Tricesimo
		Drenchia	X		Pradamano			Trivignano Udinese
		Enemonzo	X		Prato Carnico	X	<b>013</b>	<b>Udine</b>
		Faedis			Precenicco			Varmo
		Fagagna			Premariacco			Venzone
		Fiumicello			Preone	X		Verzegnis
X		Flaibano			Prepotto			Villa Santina
X	<b>020</b>	<b>Forgaria nel Friuli</b>			Pulfero			Villa Vicentina
X		Forni Avoltri			Ragogna			Visco
		Forni di Sopra			Ravaschetto			Zuglio
		Forni di Sotto			Raveo			
	<b>041</b>	<b>Gemona del Friuli</b>			Reana del Rojale			

FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	SOGGETTO PORTATORE DI INTERESSE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	SOGGETTO PORTATORE DI INTERESSE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	SOGGETTO PORTATORE DI INTERESSE
		A.P.I. Friuli Venezia Giulia			Autostrade per l'Italia S.p.A. - DIREZIONE 9° Tronco UDINE			C.N.A. Friuli Venezia Giulia
		Associazione degli Industriali di Udine			C.C.I.A.A. di Udine			Ferrovie Udine - Cividale S.r.l.
	<b>010</b>	<b>AUTOSERVIZI F.V.G. Spa – SAF</b>	X	<b>030-046</b>	<b>Consorzio per lo Sviluppo industriale della zona dell'Aussa Corno</b>			Interporto di Cervignano del Friuli

## PORDENONE

FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	ENTE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	ENTE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	ENTE
X		Provincia Pordenone			Cordovado		<b>042</b>	<b>San Giorgio della Richinvelda</b>
		COMUNI			Erto e Casso			San Martino al Tagliamento
		Andreis			Fanna			San Quirino
		Arba			Fiume Veneto	X		San Vito al Tagliamento
		Arzene			Fontanafredda			Sequals
		Aviano			Frisanco		<b>019</b>	<b>Sesto al Reghena</b>
		Azzano Decimo	X		Maniago			Spilimbergo
		Barcis			Meduno			Tramonti di Sopra
		Brugnera	X		Montebelluna			Tramonti di Sotto
		Budoia			Morsano al Tagliamento			Travesio
		Caneva		<b>028</b>	<b>Pasiano di Pordenone</b>			Valvasone
		Casarsa della Delizia	X	<b>008/b-a</b>	<b>Pinzano al Tagliamento e Gruppo consiliare di minoranza</b>			Vito d'Asio

FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	ENTE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	ENTE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	ENTE
		Castelnuovo del Friuli	X		Polcenigo			Vivaro
		Cavasso Nuovo	X	016	Porcia		039	Zoppola
		Chions	X	031	Pordenone			Vajont
		Cimolais			Prata di Pordenone			
	005	Claut			Pravidomini			
		Clauzetto			Roveredo in Piano			
X	009	Cordenons	X	012	Sacile			

FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	SOGGETTO PORTATORE DI INTERESSE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	SOGGETTO PORTATORE DI INTERESSE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	SOGGETTO PORTATORE DI INTERESSE
		Interporto - Centro Ingrosso di Pordenone spa			Unione degli Industriali della Provincia di Pordenone	X	010-029	ATAP S.p.A.
		C.C.I.A.A. di Pordenone			F.A.I. Friuli Venezia Giulia (Confrtrasporto)			

## TRIESTE

FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	ENTE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	ENTE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	ENTE
X	033	Provincia Trieste	X		Monrupino	X		Sgonico
		COMUNI	X	025	Muggia	X	017	Trieste
		Duino Aurisina			San Dorligo della Valle			

FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	SOGGETTO PORTATORE DI INTERESSE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	SOGGETTO PORTATORE DI INTERESSE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	SOGGETTO PORTATORE DI INTERESSE
		Autorità Portuale di Trieste			CONFARTIGIANATO Friuli Venezia Giulia			Trenitalia Cargo S.p.A.
		Terminal Intermodale di Trieste-Fernetti spa			U.G.L. F.V.G.			Anas S.p.A. - Compartimento di Trieste
X		Alpe Adria spa			Confederazione Italiana Sindacati Autonomi Lavoratori			ACI - Direzione regionale Friuli Venezia Giulia
		TMT -Trieste Marine Terminal			C.I.S.L. Regionale			S.p.A. Autovie Venete
		Trieste Intermodal Maritime Terminal srl - TIMT			C.G.I.L. Regionale			Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A.
		ASTRA			U.I.L. Regionale	X		Francesco Parisi S.p.A.
		Associazione Agenti Marittimi del FVG			R.F.I. Direttore Compartimentale Movimento			Friuli Terminal Gate
X		C.C.I.A.A. di Trieste			R.F.I.- Direttore Compartimentale Infrastruttura di Venezia e Trieste			Samer & Co. Shipping
		Associazione degli Industriali di Trieste			Trenitalia S.p.A.-Direttore Divisione Passeggeri Regionale F.V.G.			B. Pacorini S.p.A.
		Confindustria Friuli Venezia Giulia		035	Trenitalia S.p.A.-Direttore Divisione Trasporto regionale	X	010	Trieste Trasporti S.p.A.

## GORIZIA

FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	ENTE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	ENTE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	ENTE
X	045	<b>Provincia Gorizia</b>			Grado			San Floriano del Collio
		COMUNI			Mariano del Friuli			San Lorenzo Isontino
		Capriva del Friuli			Medea			San Pier d'Isonzo
		Cormons		037	<b>Monfalcone</b>	X		Savogna d'Isonzo
		Doberdò del Lago			Moraro	X		Staranzano
		Dolegna del Collio			Mossa		038	<b>Turriaco</b>
		Farra d'Isonzo	X	003	<b>Romans d'Isonzo</b>			Villesse
	032	<b>Fogliano - Redipuglia</b>	X	022	<b>Ronchi dei Legionari</b>			
	040	<b>Gorizia</b>		007	<b>Sagrado</b>			
		Gradisca d'Isonzo		027	<b>San Canzian d'Isonzo</b>			

FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	SOGGETTO PORTATORE DI INTERESSE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	SOGGETTO PORTATORE DI INTERESSE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	SOGGETTO PORTATORE DI INTERESSE
		Azienda speciale per il porto di Monfalcone		044	<b>Aeroporto Friuli Venezia Giulia</b>		010	<b>Azienda Provinciale Trasporti S.p.A.</b>
	006	<b>Consorzio per lo Sviluppo industriale del comune di Monfalcone</b>			C.C.I.A.A. di Gorizia			
X		SDAG spa - Stazioni Doganali ed Autoportuali di Gorizia			Unione degli Industriali della Provincia di Gorizia			

## VAS

FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	Sogg. competente in materia AMBIENTALE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	Sogg. competente in materia AMBIENTALE	FASE CONSULTAZIONI	FASE OSSERVAZIONI	Sogg. competente in materia AMBIENTALE
		Direzione centrale salute, integrazione socio sanitaria e politiche sociali, Regione FVG			Ente parco Naturale delle Dolomiti friulane	X	048	<b>Agenzia Regionale per La Protezione dell' Ambiente del FVG</b>
		Ente tutela pesca del FVG			Ente parco Naturale delle Prealpi Giulie			

## CONSORZI

<i>FASE CONSULTAZIONI</i>	<i>FASE OSSERVAZIONI</i>	<b>CONSORZI</b>	<i>FASE CONSULTAZIONI</i>	<i>FASE OSSERVAZIONI</i>	<b>CONSORZI</b>	<i>FASE CONSULTAZIONI</i>	<i>FASE OSSERVAZIONI</i>	<b>CONSORZI</b>
	<b>006</b>	<b>Consorzio per lo Sviluppo industriale del Comune di Monfalcone</b>			Consorzio per lo sviluppo industriale del Friuli Centrale		<b>026</b>	<b>Ente Zona Industriale di Trieste (E.Z.I.T.)</b>
	<b>030-046</b>	<b>Consorzio per lo Sviluppo industriale della zona dell'ausa Corno</b>			Consorzio per lo sviluppo industriale di Tolmezzo (CO.S.IN.T.)			
	<b>014</b>	<b>Consorzio per la zona di sviluppo industriale Ponte Rosso</b>			Consorzio per lo sviluppo industriale ed economico della zona pedemontana Alto Friuli (C.I.P.A.F.)			

## SOGGETTI PRIVATI

<i>FASE CONSULTAZIONI</i>	<i>FASE OSSERVAZIONI</i>	<b>PUBBLICO</b>	<i>FASE CONSULTAZIONI</i>	<i>FASE OSSERVAZIONI</i>	<b>PUBBLICO</b>	<i>FASE CONSULTAZIONI</i>	<i>FASE OSSERVAZIONI</i>	<b>PUBBLICO</b>
	<b>002</b>	<b>Greenaction Trasnational</b>		<b>023</b>	<b>Legambiente</b>		<b>043</b>	<b>Sig. Edi Rino Garlatti (Forgaria nel Friuli – UD)</b>
	<b>021</b>	<b>Ing. R.Carollo , avv. A. Puhali, dott. P.Sluga</b>		<b>036</b>	<b>AdriaticGreeNet</b>		<b>047</b>	<b>Comunità montana della Carnia</b>



# SCHEDA

<i>Proponente osservazioni</i>	<i>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</i>	<i>Protocollo e Data di arrivo</i>	<i>N.Progr.</i>
<b>Comune di Pontebba</b>	Nota dell'Assessore ai Lavori Pubblici geom. Sergio Buzzi dd. 14.02.2011	Nota prot. 4674/A dd. 21.02.2011	<b>001</b>

<b><i>Deduzioni istruttorie preliminari</i></b>	<p>Si verifica la richiesta di un estratto che individui in maniera specifica le opere che interessano il Comune di Pontebba al fine di esprimere eventuali osservazioni sul Piano.</p> <p>Poiché al Comune di Pontebba è stata inviata la documentazione in quanto ente individuato ai sensi della procedura prevista dall. Art. 4 della L.R. 41/86, si è ritenuto che la richiesta di ulteriori specificazioni non rientra tra le attività previste dalla suddetta norma. Di un tanto è stata data formale comunicazione al Comune di cui trattasi, con nota dd. 30.05.2011, prot. 14101..</p>
---	--



<i>Proponente osservazioni</i>	<i>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</i>	<i>Protocollo e Data di arrivo</i>	<i>N.Progr.</i>
<b>Greenaction Trasnational</b>	Nota dd. 13.02.2011 del Presidente Roberto Giurastante consegnata a mano al Servizio valutazione impatto ambientale della Regione.	Nota della Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna dd. 21.02.2011, protocollata PMT 4829/A dd. 22.02.2011.	<b>002</b>

<b><i>Deduzioni istruttorie preliminari</i></b>	<p>Si verifica la richiesta del soggetto di essere fatto partecipe al processo decisionale riguardo al Piano ai sensi della Convenzione di Aarhus dd. 25.06.1998 approvata dalla UE e recepita dall'Italia con Legge 108/2001 e di estendere la partecipazione, a tale processo, a tutti i cittadini della Repubblica Slovena.</p> <p>Si rileva che Il Piano è stato adottato con delibera n.2763 dd. 29.12.2010. Le modalità per la formulazione delle osservazioni per i soggetti eventualmente interessati, sono state pubblicate sul BUR n. 4 dd. 26.01.2011, come previsto dalla procedura di approvazione del Piano ai sensi dell'art. 4 della L.R. 41/1986.</p> <p>Nell'ambito della procedura di VAS transfrontaliera attivata dall'Amministrazione regionale (ai sensi dell'art. 32 del Dlgs. 152/2006 e s.m.i.) il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, ha confermato di non procedere all'avvio della fase di consultazione transfrontaliera.</p>
---	---



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Romans d'Isonzo (GO)</b>	Nota del Sindaco dott. Alessandro Zanolla  Prot. 2094-- del 20/02/2011	Prot. 5178 dd. 25/02/2011/A/LETT  Data arrivo 25/02/2011	<b>003</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	Richiama le richieste di integrazione segnalate nella fase di consultazione e recepite nella cartografia del Piano adottato relativamente alla SR.252 e chiede: -un richiamo esplicito anche in sede descrittiva relativamente alla "criticità costituita dall'attraversamento dell'abitato di Versa nel comune di Romans d'Isonzo, per la quale può configurarsi una soluzione mediante la realizzazione di una viabilità esterna all'abitato stesso"; -di verificare ulteriormente la possibilità di introdurre negli elaborati di Piano specificatamente la priorità della realizzazione di una rotonda al km 37+490 in località Versa.	Il Piano non individua tracciati o soluzioni puntuali. Prevede due tipologie di interventi, sia per le infrastrutture stradali lineari che per quelle puntuali, riqualificazioni dell'esistente e nuove realizzazioni. Le riqualificazioni possono prevedere sia adeguamenti e ristrutturazioni in sede che tratti in variante. Nella rappresentazione grafica del Piano la SR.252 è individuata a tratteggio come viabilità da riqualificare che prevede quindi, al fine di garantire i livelli di servizio richiesti dal Piano, anche la possibilità di realizzare varianti esterne all'abitato. La richiesta di introdurre negli elaborati di Piano richiami di specifici interventi, che rientrano e conseguono da una progettazione di dettaglio, non è coerente con le finalità e con la scala di definizione del Piano e pertanto non si ritiene di apportare alcuna modifica. Si ritiene che i contenuti delle richieste rientrano nelle previsioni di Piano, coerentemente alla scala del Piano stesso.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						



<i>Proponente osservazioni</i>	<i>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</i>	<i>Protocollo e Data di arrivo</i>	<i>N.Progr.</i>
<b>Comune di Pavia di Udine (UD)</b>	Nota del Responsabile tecnico geom. Serena Mestroni  Nota prot.: 3087-- del 01/03/2011	Prot.:5562 dd. 02/03/2011/A/F L  Data di arrivo 02/03/2011	<b>004</b>

<b><i>Deduzioni istruttorie preliminari</i></b>	Si verifica che l'amministrazione comunale ha trasmesso la delibera consiliare n 9 dd. 18 febbraio 2011, immediatamente eseguibile, contenente la presa d'atto delle previsioni indicate dal Piano in particolare per quanto attiene il territorio del proprio Comune e la volontà di non presentare osservazioni od opposizioni a quanto contenuto nel Piano stesso.
---	---



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Claut (PN)</b>	Nota del Responsabile del Servizio Sonia Martini  Nota prot.: 869 -- del 01/03/2011	Prot.:5968 dd. 07/03/2011/A/RR  Data di arrivo 07/03/2011	<b>005</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	Viene rilevato che nessun intervento è previsto per la SR 251. Viene evidenziata, in particolare, la situazione critica venutasi a creare in corrispondenza del torrente Varma, affluente di sinistra del torrente Cellina in comune di Barcis, rilevando altresì che in occasione di ogni perturbazione atmosferica consistente, la strada viene sommersa costringendo il gestore della strada stessa a chiudere il traffico lasciando così bloccata l'intera vallata con gravi disagi sia per le attività lavorative, scolastiche che per le emergenze sanitarie.	Compito del Piano è definire l'assetto della rete viaria primaria e individuare le azioni da attuare nel tempo (riqualificazioni o nuove opere) per garantirne adeguati standard funzionali di fluidità e di sicurezza. In tal senso il Piano prevede per la SR 251 interventi di ristrutturazione nel tratto di attraversamento dell'abitato di Montereale Valcellina. Non è compito del Piano la previsione di interventi di tipologia manutentiva come quello segnalato che ricadono e devono necessariamente ricadere nell'ambito delle attività gestionali della rete stradale regionale. Il Piano non contempla la tipologia di intervento di manutenzione straordinaria.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Consorzio per lo Sviluppo industriale del Comune di Monfalcone</b>	Nota e-mail del Direttore dott. Giampaolo Fontana  Nota prot.: mail dd. 28/03/2011	Prot.:7961 dd. 28/03/2011/A/MAIL  Data di arrivo 28/03/2011	<b>006</b>

<b>Deduzioni istruttorie preliminari</b>	Viene comunicato che, preso atto che le osservazioni inviate in sede di consultazione in data 16.07.2010, Prot. n. 3457 e contenute nella annessa memoria presentata in audizione dd. 21.10.2010, sono state recepite nel Piano adottato, non viene presentata alcuna osservazione. Altresì a titolo collaborativo viene chiarita la situazione procedimentale della Variante generale al Piano regolatore del Porto di Monfalcone.
--	---

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC.</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5°a Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA PORTUALE</b>	Viene rilevato che "nella Relazione illustrativa pag. 86 – par. 4.3.2.2, la Variante generale al Piano regolatore del Porto di Monfalcone, così come riportata, ancorchè giustamente evidenziato nel commento della Relazione che il Piano non ha avuto il benessere della Commissione VIA nazionale, attualmente, non risulta che sia stato riproposto, pertanto non essendo stato recepito di recente, in alcuna variante in alcuno strumento del PRGC del Comune di Monfalcone, non vi è neanche la conformità del Piano per come riportato nei termini di pag. 86. Il Piano regolatore portuale vigente andrebbe riferito al Piano del 1979."	Il Piano considera l'assetto del Porto di Monfalcone sulla base della variante al Piano regolatore già adottata e che potrà essere oggetto di modifiche ed ulteriori variazioni. Si segnala, peraltro, che il livello di pianificazione strategica del Piano non richiede una puntuale definizione delle destinazioni d'uso delle aree in ambito portuale. Pertanto non si ritiene di dover modificare la planimetria del Porto di Monfalcone contenuta nel Piano.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Sagrado (GO)</b>	Nota del responsabile istruttoria geom Katia Davanzo  Nota (fax) prot.: -1894 del 25/03/2011	Prot.:7748 dd. 25/03/2011/A/F+L FAX  Data di arrivo 25/03/2011	<b>007</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	Nel Quadro conoscitivo, sezione Prima 3.3.2 – Programmi d'intervento sulla rete viaria regionale, viene rilevato che non è stato sufficientemente preso in considerazione il traffico insistente nella SR.305 nel tratto compreso tra Sagrado e Monfalcone. Si richiama lo studio "Programma di interventi sulla viabilità dei comuni della Città mandamento", commissionato dai Comuni territorialmente interessati, nell'ambito del quale sono state individuate le problematiche viarie del territorio e prospettate alcune soluzioni indispensabili e urgenti da realizzare nel breve e medio periodo. Tra queste in particolare le opere di messa in sicurezza e fluidificazione non solo sulla SS.14 ma anche soprattutto sulla SR 305. Si chiede in particolare alla Direzione uno studio di fattibilità per la realizzazione di un collegamento di bypass stradale dei centri abitati di Sagrado, Fogliano-Redipuglia e Ronchi dei Legionari in collegamento con la recente realizzazione delle rotatorie nel Comune di Gradisca d'Isonzo.	Non rientra nelle finalità del Piano individuare specifici interventi o soluzioni di tracciati La SR 305 fa parte della rete di primo livello e il tratto tra Sagrado e Monfalcone risulta già inserito nel Piano come viabilità da riqualificare. Gli interventi di riqualificazione prevedono sia adeguamenti e ristrutturazioni in sede che tratti in variante e quindi anche la possibilità di realizzare bypass dei centri abitati. Nell'ambito dello sviluppo progettuale degli interventi di riqualificazione della SR 305 potranno quindi essere individuate, anche con riferimento al citato "Programma di interventi sulla viabilità dei comuni della Città mandamento", le soluzioni più idonee per garantire le caratteristiche funzionali richieste dal Piano per la rete primaria. Per quanto riguarda la richiesta di uno studio di fattibilità si rileva la non pertinenza di tale richiesta con il Piano ed il suo iter di approvazione. Si ritiene che i contenuti delle richieste rientrano nelle previsioni di Piano, coerentemente alla scala del Piano stesso	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

<b>Nota</b>	<b>VAS</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>Rapp. Amb</b>	<b>Valut. Incid</b>	<b>Sintesi non Tecn</b>	<b>TAV 4a</b>	<b>TAV 4b</b>	<b>TAV 4c</b>
2		Il Comune richiede di non individuare la Cava Postir quale sito per il deposito di terre e rocce da scavo, in riferimento a quanto indicato dallo Studio di impatto ambientale relativo al progetto preliminare della linea ferroviaria AV/AC.	La richiesta non riguarda le tematiche del Piano ma si riferisce al progetto preliminare della linea ferroviaria AV/AC e verrà quindi presa in considerazione, qualora riproposta, in tale sede.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						



<i>Proponente osservazioni</i>	<i>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</i>	<i>Protocollo e Data di arrivo</i>	<i>N.Progr.</i>
<b>Gruppo consiliare di minoranza del Comune di Pinzano al Tagliamento (PN)</b>	Nota del Capogruppo consiliare di minoranza Erminio Barna  Note prot.: -del 14/03/2011	Prot.:6685 dd. 14/03/2011/A/LETT  Data di arrivo 14/03/2011	<b>008/a</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	Viene motivata l'urgenza e la priorità della realizzazione della superstrada "Gemona-Sequals" e viene espresso parere favorevole e ne sollecitata l'esecuzione fatte salve le seguenti condizioni: -la necessità di uno svincolo con il territorio dei Comuni circostanti, imprescindibile per dare il giusto collegamento al resto della regione; -minimo impatto possibile sull'ambiente e paesaggio circostante; -giuste compensazioni per il Comune e la popolazione visto l'impatto che provocherà tale opera sul territorio.	Si prende atto del parere favorevole. Le osservazioni condizionali attengono esclusivamente allo sviluppo progettuale dell'opera, nell'ambito della quale andranno individuate le interconnessioni con la viabilità minore e di collegamento al tessuto territoriale circostante per garantire la mobilità all' interno dell'area pedemontana e collinare. Si rammenta inoltre che il progetto dell'opera dovrà essere sottoposto a VIA come da normativa vigente D.Lgs. 152/2006 , quindi nelle fasi di definizione del progetto dovranno inderogabilmente essere considerate e valutate tutte le tematiche ambientali e individuate le necessarie misure di mitigazione. Nel corso delle procedure di project financing per l'individuazione del progetto si terrà conto delle raccomandazioni segnalate dal Gruppo di minoranza.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Pinzano al Tagliamento (PN)</b>	Nota a firma del Sindaco  Nota a firma del Sindaco	Prot. 7749 dd. 25/03/2011/A/fx  Prot. 7824 dd. 28/03/2011/A/mail	<b>008/b</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>	
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	1. Viene richiesta l'attuazione dell'autostrada informatica per eliminare il digital divide della Pedemontana pordenonese con le positive ricadute sulla viabilità citando l'art. 27 delle N.A. del Piano	1. Si rileva che il Piano affronta le tematiche relative all'insediamento della rete di banda larga nelle infrastrutture viarie della rete stradale regionale di Primo livello al comma 2 dell'art. 7 delle N.A. La richiesta contenuta nell'osservazione non è tema del Piano.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>							
		2. Viene richiesto il rispetto dell'impegno preso con delibera della Giunta regionale n. 2763/2010,relativamente all'approfondimento della progettazione del raccordo autostradale A 23 – A 28.	2. Il Piano non contiene previsioni progettuali.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>							
		3. Viene evidenziata la totale mancanza, negli elaborati del Piano, delle opere di collegamento/adeguamento della viabilità locale della Val d'Arzino.	3. Il collegamento della Val D'Arzino è garantito dalla previsione del collegamento A23-A28.La viabilità locale non è di competenza del Piano.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>							
2	<b>SISTEMA FERROVIARIO</b>	Viene evidenziato che per la linea ferroviaria Sacile-Gemona non prevede nessun intervento come l'elettificazione della linea.	Il traffico ferroviario lungo la linea in questione è oggi molto basso ed ha un costo di gestione alto. Si condividono gli elementi di criticità contenuti nell'osservazione che riguarda il potenziamento della linea in questione tramite l'elettificazione ma si evidenzia che la problematica sarà oggetto di uno studio ad hoc contenuto nel redigendo Piano regionale per il TPL.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>		X					

<b>Nota</b>	<b>VAS</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>Rapp Amb</b>	<b>Valut Incid</b>	<b>Sintesi non Tecn</b>	<b>TAV 4a</b>	<b>TAV 4b</b>	<b>TAV 4c</b>
3		Viene rilevato che, oltre all'opzione Zero, non è stata considerata alcuna altra alternativa al tracciato relativo al Completamento del collegamento Piandipan-Sequals-Gemona (azione 11). Nello specifico si evidenzia come il tracciato da Sequals verso Spilimbergo Dignano e verso Gemona passando a est di San Daniele risulti meno impattante dal punto di vista ambientale.	L'azione rientra tra gli interventi appartenenti al Sistema archi e nodi della rete infrastrutturale regionale individuata dal Piano. I tracciati saranno definiti nelle successive fasi progettuali; conseguentemente anche le alternative di tracciato saranno prese in considerazione in tale fase. Il Piano prevede la chiusura dell'arco che si sviluppa tra i nodi 35 (Pordenone), 120, 90, 11 (Osoppo) e 9 (Gemona del Friuli) come riportato	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell'osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
			nella tavola 1b del Piano stesso. Inoltre la realizzazione dell'intervento si può ottenere a totale onere del pubblico o attraverso capitale privato; il Piano include la possibilità di realizzare l'intervento attraverso lo strumento della finanza di progetto previsto dall'art. 66 della L.R. 23/2007. L'osservazione formulata non confligge quindi con le previsioni di Piano.							
3		-esaminata la componente qualità dell'aria e valutato il saldo negativo, si evidenzia il contrasto del Piano con il Piano Regionale di miglioramento della qualità dell'aria.	La matrice di coerenza (Rapporto ambientale pag. 58) valuta alcune azioni "non coerente" relativamente agli obiettivi 1, 2, 7 e 8 del Piano Regionale di miglioramento della qualità dell'aria. Considerando il Piano nel suo complesso si evidenziano azioni che invece contribuiscono al perseguimento dell'obiettivo di miglioramento della qualità dell'aria.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
3		-sempre in riferimento all'azione 11, si contesta la valutazione "nessun effetto" relativamente alla tematica "popolazione e salute".	La valutazione fa riferimento agli indicatori ambientali riportati a pag 401 del Rapporto Ambientale e classificati secondo il criterio espresso nelle note (pag. 402). L'effetto complessivo viene ricavato con la metodologia riportata a pag. 368 e 369 del Rapporto Ambientale. Conseguentemente, la valutazione "nessun effetto" appare correttamente indicata.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
3		-viene contestata la nota 4 a pag. 11 della Valutazione di Incidenza relativa alla distanza tra il tracciato e il SIC IT3310007.	La valutazione è stata effettuata su un tracciato ipotetico, conseguentemente anche la distanza dal SIC fa riferimento a tale tracciato. Allo stato delle conoscenze il SIC si colloca in posizione di non interferenza significativa. Resta inteso che qualora la progettazione preveda tracciati che possano interferire con il SIC in esame, la Valutazione di Incidenza riferita al progetto dovrà esaminarne gli effetti.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
3		-si segnala l'interferenza dell'azione 11 con l'ARIA (Aria di Rilevante Interesse Ambientale) in comune di Ragogna.	Nell'elaborato "Valutazione di incidenza" cui fa riferimento l'osservazione, vengono presi in considerazione solamente i SIC e le ZPS, attenendosi scrupolosamente a quanto disposto dalle normative in materia (DPR 357/1997).	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
3		-relativamente all'azione 11 si evidenzia come le prescrizioni della Commissione VIA Regionale allegate alla DGR n. 2513 del 08.08.2003 risultino insufficienti e si sottolinea la necessità di una nuova procedura di VIA.	Fermo restando che la nuova progettazione dovrà essere comunque sottoposta alle procedure di VIA, l'osservazione pare non direttamente correlabile le previsioni di Piano.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Cordenons (PN)</b>	Nota del responsabile dell'area Servizi al Territorio geom. Roberto Piccin  Nota prot. 5983 dd. 23/03/2011	Prot.:7803 dd. 28/03/2011/A/RRR  Data di arrivo 28/03/2011	<b>009</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	<p>Ribadisce le richieste di integrazione segnalate e ritenute non accolte nella fase di consultazione nella scheda trasmessa in data 2/08/2010.</p> <p>Viene rilevato che nelle tavole grafiche c3 Flussogrammi Scenario a breve periodo (2015) e a3 Scenario base 2009, sono evidenti i flussi sulle direttrici per la Piandipan-Sequals e per la S.S. 13 Pontebbana e per non trovarsi in una situazione di isolamento da queste direttrici viene richiesto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-che sia previsto un accesso diretto con la strada di interesse regionale Piandipan-Sequals, con messa in sicurezza del fiume Meduna;</li> <li>-accesso diretto e in sicurezza con la S.S. 13 Pontebbana.</li> </ul>	<p>Il Piano prevede la realizzazione della Piandipan-Sequals sulla base dell' Atto aggiuntivo alla Intesa generale quadro tra Governo e Regione Friuli Venezia Giulia, 1 agosto 2008.</p> <p>In fase di progettazione saranno previsti le adeguate interconnessioni con la viabilità minore di collegamento al tessuto del territorio circostante tenuto conto dei flussi di traffico, per garantire la mobilità all' interno dell'area in oggetto.</p> <p>Il collegamento del territorio comunale di Cordenons con il sistema di viabilità regionale di primo livello è comunque garantito attraverso la S.S. 13 che è inserita nel Piano come rete di primo livello e per la quale sono previsti interventi di adeguamento funzionale e di messa in sicurezza dell' esistente, comprese le varianti.</p> <p>Attività queste che non attengono al Piano e la cui definizione può rientrare solo nell'ambito dello sviluppo progettuale degli interventi medesimi.</p> <p>Il Piano riconosce il Comune di Cordenons quale elemento integrato nella conurbazione pordenonese e pertanto tutte le previsioni che riguardano la conurbazione pordenonese, di cui Cordenons fa parte, interessano anche il territorio di Cordenons. Si ricorda in particolare che il Piano prevede la realizzazione della Gronda Nord dell'area pordenonese il cui tracciato individuato dalla tavola 1 è meramente indicativo.</p> <p>Le osservazioni rientrano nelle previsioni del Piano che riguardano l'area in esame.</p>	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Azienda Provinciale Trasporti S.p.A. Gorizia, A.T.A.P. Pordenone, S.A.F. S.p.A. Autoservizi – Udine – Trieste Trasporti Trieste</b>	Nota congiunta a firma dei rappresentanti legali delle quattro aziende provinciali di Trasporto pubblico locale  Nota Prot. 2881 dd. 10/03/2011	Prot.:7377 dd. 23/03/2011/A/LETT  Data di arrivo 23/03/2011	<b>010</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell'osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	1. Viene evidenziato l'errore materiale del riferimento al comma 5 dell'art. 5 delle NA piuttosto che al comma 4 del medesimo articolo.	1. Si accoglie la modifica sostituendo il riferimento al comma 5 con il comma 4.	<b>1. Vengono accolte le osservazioni e si apportano le relative modifiche nei seguenti elaborati:</b> • N.A				X		
		2. Viene proposta la possibilità di intervento dell'istituto del potere sostitutivo in caso di inerzia dell'ente locale soprattutto per quei provvedimenti la cui mancata realizzazione abbia diretto effetto sulla rete che potrebbe usufruire di finanziamenti regionali.	2. La facoltà di intervento sostitutivo va disciplinata da specifica norma di legge e non da uno strumento amministrativo quale il Piano.	<b>2. Non si apporta nessuna modifica</b>						
		3. Viene fatto riferimento alla Direttiva europea 2008/96 per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali e viene richiesta la procedura Safety audit per progetto ed esercizio di nuove strade.	3. La direttiva è stata recepita con DPR n. 35 del 15 marzo 2011. (Gazzetta n. 81 del 8/4/2011) e pertanto, con le tempistiche previste dal decreto sarà applicata. Tuttavia si rimarca come il tema della sicurezza stradale è stato considerato ampiamente nelle norme di Piano che integrano le disposizioni normative per cui la cogenza della direttiva europea o altre norme nazionali o regionali individuerà la metodologia per l'esercizio e la progettazione delle opere. L'osservazione è pertanto contenuta nelle previsioni di Piano.	<b>3. Non si apporta nessuna modifica</b>						
2	<b>SISTEMA TPL</b>	1. Vengono richieste migliori specificazioni circa la dotazione infrastrutturale di CIMR di II° livello	1. Nell'accogliere positivamente l'osservazione si demanda, per la sua definizione, al redigendo nuovo Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale.	<b>1. Non si apporta nessuna modifica</b>						
		2. Viene Richiesto l'inserimento di Sagrado tra i CIMR di II° livello.	2. Si ritiene di evidenziare che l'indicazione relativa allo sviluppo dell'intermodalità di Sagrado, come di altri territori in cui è presente una stazione ferroviaria, è specificamente trattata all'interno del nuovo Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale quale evoluzione del ruolo delle Stazioni ferroviarie. Pertanto non si apporta alcuna modifica.	<b>2. Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5ª Alleg Relaz
		<p>3. Viene evidenziato, con riferimento a Trieste, che il nodo Piazza Libertà e Piazza Oberdan non appare mirato allo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale e allo shift modale.</p>	<p>3. Il Piano individua la sede dei comuni in cui sono previsti i CIMR, suddividendoli in primo e secondo livello. Per quanto riguarda la localizzazione dei suddetti CIMR all'interno dei territori comunali deve essere individuata territorialmente all'interno degli strumenti urbanistici relativi, in coerenza con le previsioni del Piano in oggetto e del Piano del P.R.T.P.L. Nel richiamare che nel Piano non vi è una puntuale localizzazione dei CIMR ma solo una individuazione dei Comuni sede dei CIMR di I e II livello, sul punto, si evidenzia come vi sia nel sistema Piazza Libertà, Piazza Oberdan, Stazione centrale e Molo IV, l'evidente volontà da parte del Comune di realizzare un nodo intermodale.</p>	<p><b>3. Non si apporta nessuna modifica</b></p>						

<i>Proponente osservazioni</i>	<i>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</i>	<i>Protocollo e Data di arrivo</i>	<i>N.Progr.</i>
<b>Comune di Basiliano (UD)</b>	Nota del responsabile PO area tecnica – geom. Giorgio Bertetti Nota Prot. 3430 dd. 11/03/2011, con allegata deliberazione n. 13 dd. 16.02.2011	Prot.:7380 dd. 23/03/2011/A/RRR  Data di arrivo 23/03/2011	<b>011</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	Viene richiesto specificatamente: -che il tratto di viabilità relativo alla tangenziale sud di Udine, previsto con possibile pagamento pedaggio, sia gratuito per i cittadini residenti nel Comune; -che il tratto di strada regionale che da Basagliapenta prosegue in direzione Campoformido, se declassato, non venga trasferito al patrimonio comunale con le conseguenti spese di gestione.	Fermo restando che il Comune non esprime contrarietà sull'opzione la richiesta sarà oggetto di determinazione in fase di gestione da parte del soggetto competente. La riclassificazione della strada non compete al Piano e sarà determinata in linea con la normativa vigente in base alle funzioni che la stessa svolgerà.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						



<i>Proponente osservazioni</i>	<i>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</i>	<i>Protocollo e Data di arrivo</i>	<i>N.Progr.</i>
<b>Comune di Sacile (PN)</b>	Nota del coordinatore d'area geom. Roberto Cauz  Nota Prot. 8791 dd. 24/03/2011	Prot.:8038 dd. 29/03/2011/A/Mail  Data di arrivo mail 24/03/2011  Nota Prot. 8038 dd. 29/03/2011/A/RRR Data di arrivo nota 29/03/2011	<b>012</b>

<b>Nota.</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5°a Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA FERROVIARIO</b>	Si chiede l'eliminazione della prevista lunetta di collegamento tra la linea Sacile Gemona e la Venezia-Trieste, in quanto sull'area è prevista la realizzazione di una cittadella dello sport sulla base dell'apposita variante n. 58 al Piano regolatore comunale con delibera n. 5 dd. 15.02.2011 ed è oggetto di una progettazione preliminare, da parte della Provincia di Pordenone per la realizzazione di un opera di viabilità di interesse sovra comunale denominata Gronda est.	Pur prendendo atto delle scelte urbanistiche del Comune di Sacile si ritiene, anche sulla precisa scorta delle osservazioni formulate da Trenitalia S.p.A., di dover ribadire l'interesse dell'Amministrazione regionale alla realizzazione di detto intervento nella ricerca di soluzioni di tracciato che consentano anche il contemperamento delle diverse esigenze. Di tale raccomandazione si terrà conto in fase progettuale.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Udine</b>	Nota dell'Assessore alla Pianificazione territoriale arch. M. Santoro  Nota Prot. 36110 dd. 24/03/2011	Prot.:7541 dd. 24/03/2011/A/LETT  Data di arrivo 24/03/2011	<b>013</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	Viene rilevato, in relazione alle infrastrutture stradali attinenti al territorio comunale, che il Piano registra sostanzialmente la presenza della rete autostradale A23 mentre , rispetto alla rete di primo livello, viene evidenziato la necessità del completamento delle "tangenziali a sud e a est di Udine". Ricorda altresì che parallelamente a queste indicazioni di carattere regionale sta portando avanti assieme ai Comuni contermini dell'ASTER udinese, lo studio del Piano Urbano della Mobilità che prende in considerazione l'intero sistema urbano udinese al fine di definire le strategie di livello urbano e di area vasta da affiancare in modo funzionale a quelle regionali. Gli esiti del PUM potranno essere messi a disposizione della Regione quale utile conoscenza di un'area vasta caratterizzata da articolati e complessi flussi di mobilità.	Si conferma la strategicità segnalata relativamente al completamento delle "tangenziali a sud e a est di Udine" rientra specificatamente nelle previsioni del Piano. Si tratta di interventi strategici che come previsione di Piano dovranno trovare attuazione nel breve periodo.  In relazione allo studio del PUM si prende atto dell'informazione e dell'utile contributo che potrà scaturire dallo studio per la redazione del Piano regionale del trasporto pubblico locale (PRTPL).	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
2	<b>SISTEMA FERROVIARIO</b>	Vengono fatte le seguenti osservazioni: "-1. Nell' ambito del riconoscimento della tratta del Corridoio Adriatico-Baltico, per quanto riguarda la linea Udine-Cervignano, viene confermata la previsione della linea con il suggerimento di un percorso che si attesta alle porte di Udine in stretto contatto con la zona industriale e relativa deviazione ad est con utilizzo dei tracciati esterni già esistenti per il raggiungimento della stazione ferroviaria (Vedi allegato grafico)". "-2. Nell' ambito del raddoppio della tratta P.M. Vat, sistemazione nodo di Udine, viene evidenziata la possibilità di un'alternativa al previsto raddoppio utilizzando opere già esistenti anche ad uso del TPL per un miglioramento e razionalizzazione del territorio comunale al fine di non compromettere ulteriormente il tessuto urbano coinvolto".	1. Il Piano individua la rete di 1°, 2°, 3° livello attuale. Gli interventi su tale rete sia di riqualificazione che di nuova realizzazione verranno definiti in fase di progettazione da parte di R.F.I.  2. Si accoglie la proposta come raccomandazione di cui si terrà conto in fase attuativa.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>  <b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5°a Alleg Relaz
	<b>SISTEMA FERROVIARIO</b>	<i>"-3. Aree e scali da dismettere e/o riutilizzare: il sistema di scali cittadino è caratterizzato da un numero rilevante di scali, la dismissione di taluni in ambito cittadino consentirebbe la riqualificazione di aree cittadine strategiche mentre la realizzazione di uno scalo a servizio della Z.I.U. sarebbe auspicabile. In tale prospettiva si suggerisce che le relazioni e le intese con R.F.I. dovrebbero vedere anche la presenza della Regione per riuscire a inquadrare in modo strategico tali iniziative."</i>	3. La partecipazione della Regione a Intese con RFI è prevista dall' art. 1 , comma 4 delle N.A. del Piano. Nel processo di definizione di tali intese sarà attivato un tavolo con la partecipazione della ZIU per l'individuazione della scelta migliore per la valorizzazione dell'intermodalità nell'area udinese.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

<i>Proponente osservazioni</i>	<i>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</i>	<i>Protocollo e Data di arrivo</i>	<i>N.Progr.</i>
<b>Consorzio per la Zona di Sviluppo industriale del Ponte Rosso</b>	Nota del responsabile tecnico Daniele Gerolin  Nota via PEC Prot. 1321 dd. 24/03/2011	Prot.:7590 dd. 24/03/2011/A/PEC  Data di arrivo 24/03/2011	<b>014</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5°a Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA FERROVIARIO-</b>	Viene richiesto di incentivare il trasporto ferroviario delle merci attraverso soluzioni economicamente sostenibili.	Nel condividere le osservazioni del Consorzio, si ricorda che nel Piano sono stati evidenziati i regimi di aiuto all'intermodalità ferroviaria esistenti ed il Piano medesimo si pone come obiettivo strategico quello di favorire lo spostamento del traffico merci dalla modalità stradale a quella ferroviaria.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di San Pietro al Natisone (UD)</b>	Nota del responsabile dell'area tecnica p.i. Marino Quai  Nota Prot. 1745 dd. 22/03/2011	Prot.:7707 dd. 25/03/2011/A/LETT  Data di arrivo 25/03/2011	<b>015</b>

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5°a Alleg Relaz
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	Viene evidenziato specificatamente : -che il territorio comunale è attraversato nella direttrice sud-nord dalla SS.54 , la quale nell'abitato di Ponte San Quirino rappresenta un pericoloso "punto nero" già individuato nel Piano provinciale della viabilità della Provincia di Udine e oggetto di previsione di intervento da parte dell'ANAS; -che, come emerge dal Piano, la SS.54 rappresenterà, a breve periodo, un collegamento di estrema importanza transfrontaliera. Viene richiesto conseguentemente, che l'asse viario della SS 54 da Udine a Pulfero venga inserita tra i tratti in ristrutturazione e che in particolare venga prevista la realizzazione della variante esterna alla località Ponte San Quirino nonché la messa in sicurezza della statale da Cividale del Friuli a Pulfero.	La SS 54 è inserita nel Piano come viabilità di primo livello ma tuttora, come altri tratti stradali transfrontalieri, fa parte della rete di interesse nazionale (elenco sub C del decreto legislativo n. 111/2004) la cui programmazione e pianificazione degli interventi è rimasta allo Stato e le attività gestionali all'ANAS. Si ritiene comunque necessario, trattandosi di viabilità di primo livello, accogliere l'osservazione provvedendo ad indicare la strada statale con linea tratteggiata anziché continua, identificando ed quindi estendendo la necessità di interventi di ristrutturazione (che comprendono anche le varianti esterne) sull'intero tratto viario da Udine al confine della regione.	<b>Vengono accolte le osservazioni e si apportano le relative modifiche nei seguenti elaborati:</b> • <b>Repertorio obiettivi</b> • <b>Rappresentazioni cartografiche (tav 1a, tav 1b bis, tav.3)</b> • <b>Allegato 5a</b> <b>Conseguentemente si provvede a recepire tali modifiche anche negli elaborati di VAS.</b>		X	X		X	X



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Porcia (PN)</b>	Nota del responsabile Governo del territorio e difesa del suolo arch. F. Canderan con allegata delibera n. 68 dd. 24.03.2011  Nota Prot. 8297/P dd. 24/03/2011	Prot.:7708 dd. 25/03/2011/A/LETT  Data di arrivo 25/03/2011	<b>016</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell'osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	<p>1. Con riferimento alle rappresentazioni grafiche del Piano (tav 1a e tav 3) rileva quanto segue:  <i>"-il tracciato della cosiddetta "Gronda Nord" risulta macroscopicamente diverso rispetto alle ipotesi degli strumenti urbanistici vigenti nei comuni interessati, chiede una verifica e la modifica degli elaborati;</i>  <i>-nella leggenda della tav.1a non vi è un riferimento utile per classificare la grafia con la quale è rappresentata la cosiddetta "Gronda Nord";</i>  <i>-nelle tavole non risulta riportata la connessione A28-SS.13 in corrispondenza dell'uscita di Fontanafredda e si chiede se ciò derivi da scelta progettuale o costituisca una svista nella stesura del Piano."</i></p>	<p>1. la "Gronda nord" è inserita come una previsione di Piano con riferimento al medio periodo . Il tracciato, che si ricorda è puramente indicativo, viene evidenziato nella tav. 1a e tav.3 dalla grafia punteggiata, alla quale corrisponde nella leggenda la viabilità in previsione.          Funzionalmente l'infrastruttura chiuderà l'anello circoscrizione della conurbazione pordenonese rappresentato a sud dalla A28, a ovest la bretella che collega La S.S. 13 alla A28 (in corrispondenza dell'uscita di Sacile est) ed a est dalla circoscrizione sud di pordenone che collega la A28 con la SS. 13.          Tale infrastruttura intercetta a nord la S.R. 251 con funzione appunto di gronda, distribuendo il traffico proveniente da nord e da nord est direttamente sulla S.S. 13, verso est od ovest. La "Gronda nord" verrà a costituire quindi l'asse principale di collegamento est – ovest a nord di Pordenone, come prosecuzione funzionale della S.S. 13.          La riqualificazione prevista per la SS. 13 nel tratto della conurbazione pordenonese (funzionalmente declassato) avrà quindi caratteristiche ridotte, non interesserà il raddoppio della capacità (mediante la separazione del traffico di scorrimento da quello di distribuzione, soluzione prevista dal progetto preliminare di cui alla Legge Obiettivo) ma la sola razionalizzazione e messa in sicurezza dell'asse stradale.          Conseguentemente alla previsione della Gronda nord e alle funzioni alla stessa assegnate Il collegamento A28-SS.13 ( in località Ronche) in corrispondenza dell'uscita di Fontanafredda non rientra nelle previsioni programmatiche della rete di primo livello</p>	<b>1. Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5°a Alleg Relaz
	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	<p>2. Con riferimento alla relazione illustrativa e alla matrice di sintesi (paragrafo 6.1.5 pag. 147 e seguenti) rileva quanto segue e chiede chiarimenti:</p> <p><i>“-l'intervento relativo alla “Gronda Nord” non risulta inserito nelle matrici di sintesi;</i></p> <p><i>-nella “ matrice di sintesi –Assi stradali “ (a pag. 149) non è riportato alcun dato di programmazione finanziaria nelle colonne contrariamente a quanto avviene nelle matrici dei nodi portuali e intermodali.</i></p> <p><i>-nel secondo paragrafo del cap. 6.1.5 si fa riferimento ai “..criteri esposti nel punto 10 che precede” , detto punto non risulta individuato”.</i></p>	<p>2.In accoglimento si provvederà all'inserimento della Gronda Nord nel Repertorio obiettivi. Il mancato inserimento della “Gronda Nord nella matrice di sintesi costituisce una dimenticanza, si provvederà pertanto ad integrare l'elaborato provvedendo all'inserimento dell'intervento.</p> <p>In relazione alla lamentata mancanza di dati finanziaria nella “ matrice di sintesi –Assi stradali” si rileva che il Piano non costituisce una programmazione finanziaria e conseguentemente nella matrice non si è ritenuto di evidenziare importi non definiti.</p> <p>Si precisa che per i nodi portuali e intermodali i dati conseguono a una specifica valutazione degli strumenti programmatori in corso di aggiornamento da parte dei vari soggetti istituzionalmente competenti e che mettono tra loro in connessione le previsioni di sviluppo infrastrutturale e quelle di incremento dei volumi di traffico.</p> <p>Si recepisce la richiesta di modifica. In accoglimento si provvede alla modifica. Nella relazione il richiamo al punto 10 inserito nel secondo paragrafo del cap. 6.1.5 ( come peraltro anche in tutti gli altri paragrafi) è un mero errore di scrittura, si provvederà pertanto alla correzione come segue : “... criteri esposti nel punto 6.1”.</p>	<p><b>2. Vengono accolte le osservazioni e si apportano le relative modifiche nei seguenti elaborati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Repertorio obiettivi</li> <li>• Relazione</li> </ul>		X			X	
		<p>3. Con riferimento alle N.A. si rileva che:</p> <p><i>“- le fasce di rispetto previste all'art.6 per le penetrazioni urbane risultano già ampiamente disattese per situazioni pregresse specie lungo la Ss.13 e lungo la SP.25 a partire dall'abitato di Palse;</i></p> <p><i>- all'art.18 comma 2 si fa riferimento all'art.5 punto 5.a) che non è presente. “</i></p>	<p>3. Quanto evidenziato costituisce il presupposto delle N.A. che si prefiggono di garantire nel futuro la funzionalità richiesta per le penetrazioni urbane, in quanto obiettivo strategico del Piano. Le strade che assolvono alle funzioni di penetrazione urbana sono state individuate sulla base anche del carico veicolare relativo all'ora di punta e sono oggetto di alcune specifiche previsioni inserite nelle N.A. del Piano in quanto ritenute indispensabili per garantire l'assolvimento delle funzioni a loro assegnate dal Piano.</p> <p>L'art. 5 comma 4 lettera c) stabilisce il livello di servizio minimo che devono avere, l'art. 6 comma 1 lettera c) definisce l'ampiezza delle fasce di rispetto relative, l'art. 7 comma 1 lettera e) prevede che i comuni capoluogo individuino, di concerto con i comuni limitrofi, le aree per i parcheggi d'interscambio.</p> <p>L'art. 17 istituisce la conferenza di servizi come strumento con cui la Regione di concerto con il comune capoluogo e i comuni limitrofi definisce le penetrazioni urbane. Questo strumento consentirà di condividere le previsioni e, in</p>	<p><b>3. Vengono accolte le osservazioni e si apportano le relative modifiche nei seguenti elaborati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• N.A.</li> </ul>				X		

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5°a Alleg Relaz
	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>		<p>particolar modo, di definire quale tratto, sulla strada che assolve alla funzione di penetrazione urbana, deve essere interessato dalle previsioni normative.</p> <p>Per la rete stradale di primo livello e per le penetrazioni urbane rientranti all'interno del centro abitato dei Comuni, così come delimitato ai sensi dell'art. 4 del Codice della Strada, è prevista una fascia di rispetto ridotta a 20 metri, nonché l'ammissibilità qualora adeguatamente motivata di fasce inferiori, nel rispetto comunque dei limiti fissati dal Codice della Strada e previo parere favorevole dell'ente gestore.</p> <p>Il riferimento al punto 5.a , come riportato nelle norme all'art.18 comma 2, risulta formulato in modo errato si provvederà pertanto alla sua correzione come segue : "art.5 , comma 1 lettera b)".</p>							



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Trieste</b>	Nota del Direttore di servizio ing. Bruno Bernetti  Nota Prot. 46145 dd. 24/03/2011	Prot.:7737 dd. 25/03/2011/A/MANO  Data di arrivo 25/03/2011	<b>017</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	Ribadisce le richieste di integrazione segnalate e ritenute non accolte nella fase di consultazione nella scheda trasmessa in data 22/07/2010.  1. Con riferimento alla N.A. evidenzia che: - la norma , di cui all'art.7 comma 1 punto e), con la quale si impone ai Comuni capoluogo interessati dalle penetrazioni urbane di individuare le aree destinate a parcheggi di interscambio anche di concerto con i Comuni limitrofi, sia generica e non sufficientemente chiara. Si propone di eliminare l'obbligo e sostituirlo con una possibilità o un indirizzo.	1. L'individuazione dei parcheggi di interscambio è da ritenersi previsione strategica nell'ambito delle tematiche legate al sistema delle infrastrutture viarie. La proposta di eliminare l'obbligo di cui all'art.7 comma 1 punto e) e sostituirlo come possibilità o indirizzo non può quindi trovare accoglimento. La norma introdotta dal Piano appare adeguatamente formulata.	<b>1. Non si apporta nessuna modifica</b>						
		2. Art. 9, comma 3, C.I.M.R.: si ritiene che l'obbligo di prevedere i necessari adeguamenti alla rete viaria di adduzione sia troppo tassativo e che non tenga conto di possibili vincoli territoriali, urbanistici etc. Si suggerisce la seguente versione:“ gli strumenti di pianificazione subregionale devono prevedere, per quanto tecnicamente possibile in relazione a possibili vincoli esistenti, i necessari adeguamenti alla rete viaria di adduzione...”.	2. Si ritiene che la valutazione della localizzazione dei C.I.M.R. da parte degli strumenti di pianificazione sub regionale territorialmente interessati debba contemplare tutti gli elementi, compresi gli eventuali vincoli esistenti al fine di individuare l'ubicazione più opportuna tenendo presenti le indicazioni della lett. a), art. 9 delle N.A. del Piano. Si accoglie la nota, come già rilevato nelle schede riepilogative nell'ambito delle consultazioni e si sostituisce quanto proposto, al comma 3 nell'art. 9, capo II delle Norme di attuazione, come di seguito riportato: “gli strumenti di pianificazione subregionale devono prevedere i necessari adeguamenti alla rete viaria di adduzione ai C.I.M.R., nel rispetto dei vincoli di legge, con il fine di consentire una efficace funzionalità di dette infrastrutture e il massimo grado di accessibilità e di integrazione intermodale, individuando inoltre le aree necessarie alla realizzazione/adeguamento funzionale delle infrastrutture di interscambio”.	<b>2. Sono confermate le modifiche definite in fase di consultazioni ai sensi dell'art. 4 comma 1 lett. a) della L.R. 41/86- si apportano le modifiche al comma 3 dell'art. 9 delle N.A.</b>				X		

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5ª Alleg Relaz
	SISTEMA VIABILITA'	3. Con riferimento agli assi di penetrazione urbana evidenzia che la SS.14 (Strada Costiera-Viale Miramare) non può prestarsi ad assolvere il ruolo di strada di penetrazione urbana. Le problematiche di carattere strutturale più volte manifestate dall'arteria e quelle legate agli aspetti del traffico evidenziano la necessità che tale asse rivesta una funzione prevalentemente turistica e con un traffico selezionato escludendo quindi la funzione di penetrazione urbana.	3. L'individuazione delle penetrazioni urbane dei quattro capoluoghi di provincia è data anche dai dati dei flussi di traffico rilevati nelle ore di punta negli assi che svolgono funzione principale di accesso alle aree urbane. Pertanto, se sulla base di un futuro monitoraggio i dati dovessero dimostrare una minor flusso di traffico, tale classificazione potrà essere rivalutata. Pertanto non si apporta alcuna modifica.	<b>3. Non si apporta nessuna modifica</b>						
		4. Il Comune formula inoltre alcune elementi e suggerimenti in relazione alla classificazione della rete e alle penetrazioni urbane.	4. Gli elementi e i suggerimenti formulati non costituiscono argomenti per la modifica del Piano. Si prende comunque atto degli stessi quale utile contributo per l'inquadramento delle problematiche del territorio comunale. Il Piano "individua" (e non classifica) la rete di primo livello ai fini della definizione della soglia d'intervento del Piano. La rete di primo livello è costituita dalle autostrade e dalle strade statali, regionali e dalle provinciali di connessione con nodi strategici. In ordine alle indicazioni del C.d.S. si segnala che tutta la rete di primo livello, con l'eccezione della rete autostradale, come stabilito dalla N.A., deve avere le prestazioni minime di una extraurbana secondaria ed è previsto pertanto l'adeguamento delle sue caratteristiche geometriche secondo i programmi di riqualificazioni progressiva della rete. In merito alle fasce di rispetto, si rileva che le stesse sono determinate nel rispetto del C.d.S. che ne fissa il valore minimo.	<b>4. Non si apporta nessuna modifica</b>						
2	SISTEMA TPL	1.Si richiede la modifica della Relazione illustrativa al Piano in coerenza con la modifica già introdotta alle norme di attuazione art. 5 comma 5.	1. Si condivide l'opportunità di indicare la soglia dei 40 km/h quale velocità commerciale per i mezzi TPL quale obiettivo e non quale obbligo. Il perseguimento di tale obiettivo sarà perseguito nell'ambito della mobilità del trasporto pubblico locale.	<b>1.Vengono accolte le osservazioni e si apportano le relative modifiche alla Relazione</b>					X	
		2. Art. 9, comma 3, C.I.M.R.: si ritiene che l'obbligo di prevedere i necessari adeguamenti alla rete viaria di adduzione sia troppo tassativo e che non tenga conto di possibili vincoli territoriali, urbanistici etc. Si suggerisce la seguente versione:" gli strumenti di pianificazione subregionale devono prevedere, per quanto tecnicamente possibile in relazione a possibili vincoli esistenti, i necessari adeguamenti alla rete viaria di adduzione..."	2. Si rimanda alla risposta data al punto 2) della nota 1) – scheda Viabilità.	<b>2. Sono confermate le modifiche definite in fase di consultazioni ai sensi dell'art. 4 comma 1 lett. a) della L.R. 41/86- si apportano le modifiche al comma 3 dell'art. 9 delle N.A.</b>					X	

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5ª Alleg Relaz
3	<b>SISTEMA PORTUALE</b>	Ribadisce le richieste di integrazione segnalate e ritenute non accolte nella fase di consultazione nella scheda trasmessa in data 22/07/2010. "-1. La previsione di accosti per navi ferry passeggeri nell'area di Riva Traiana appare non sufficientemente garantita dalla mancanza di spazi e aree di sosta e dall'assetto della viabilità.	-1. Per quanto riguarda la viabilità interna il Piano conferma le previsioni del Piano regolatore del Porto approvato dal Consiglio L.L.P.P. nel maggio 2010.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		-2. E' da prevedere la realizzazione di collegamento diretto tra la piattaforma logistica e la Grande Viabilità Triestina nell'area di via Errera.	-2. Per quanto riguarda la viabilità di collegamento nell' ambito urbano si sottolinea che il Piano prevede il collegamento alla Piattaforma logistica la cui localizzazione sarà definita in fase di progettazione e tale previsione dovrà tenere conto delle fasce di rispetto come previsto nelle norme di attuazione del Piano stesso.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		-3. Nell'ambito dei collegamenti via mare di breve raggio da incentivare, si sottolinea l'importanza del collegamento Trieste-Venezia".	-3. L'argomento è di carattere gestionale, di competenza di altro soggetto pubblico esso esula dal Piano ma verrà valutato nell'ambito del nuovo PRTPL.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						



<i>Proponente osservazioni</i>	<i>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</i>	<i>Protocollo e Data di arrivo</i>	<i>N.Progr.</i>
<b>Comune Gonars (UD)</b>	Nota via fax del responsabile del servizio tecnico p.i. Tiziano Felcher di trasmissione Delibera n. 32 dd.24.03.2011  fax dd. 25/03/2011	Prot.:7750 dd. 25/03/2011/A/FAX  Data di arrivo 25/03/2011	<b>018</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5°a Alleg Relaz</b>	
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	1. Viene segnalata la sussistenza di progetti di adeguamento della SR.252 già avviati e chiede: - la previsione di un collegamento viario tra l'uscita Autostradale di Porpetto e la SR. 252, in modo da bypassare il centro abitato di Fauglis ( fraz. di Gonars); - che la SR.252 sia prevista a 4 corsie (2 per senso di marcia) ed in subordine, laddove possibile, vengano previste corsie direzionali di svolta in modo da non interrompere il flusso di traffico.	1. la previsione di un collegamento viario tra l'uscita Autostradale di Porpetto e la SR. 252, in modo da bypassare il centro abitato di Fauglis ( fraz. di Gonars) non riveste le caratteristiche funzionali assegnate alla rete primaria e pertanto non rientra nella scala previsionale del Piano. L'intervento riveste interesse locale o provinciale e in tale ambito potrà trovare eventualmente autonoma attuazione. Nel Piano la S.R. 252 rientra nella rete di primo livello e risulta già inserita tra la viabilità da ristrutturare e comprende sia interventi di riqualificazione in sede che tratti in variante. Nell'ambito dello sviluppo progettuale degli interventi di ristrutturazione SR.252 saranno individuate le soluzioni più idonee per garantire la fluidità e la sicurezza dei flussi di traffico supportati dall'arteria stradale.	<b>1. Non si apporta nessuna modifica</b>							
		2. Con riferimento alle N.A. del Piano chiede che vengano precisate le modalità operative di quanto previsto dagli art. 5, 6 e 7.	2. Le norme di attuazione definiscono in relazione con le previsioni del Piano le modalità attuative e in particolare gli indirizzi e le prescrizioni da soddisfare per garantire il raggiungimento degli obiettivi e delle azioni prefissati dal Piano. Le norme appaiono pertanto sufficientemente esaustive.	<b>2. Non si apporta nessuna modifica</b>							
		3. Con riferimento alla lettera g) dell'art. 7 delle N.A. del Piano riguardo alle problematiche inerenti gli accessi sulla Rete stradale regionale di Primo livello viene richiesto di specificare il soggetto competente.	3. Il soggetto competente è evidentemente il proprietario della strada e/o il gestore.	<b>3. Non si apporta nessuna modifica</b>							

2	<b>SISTEMA FERROVIARIO</b>	1. Richiesta di disposizioni particolari per la rete ferroviaria (rappresentata dalla tavola 2B del grafo) che indica il percorso di collegamento tra la Direttrice Corridoio Adriatico Baltico Nord-Sud e la Direttrice Nord-Sud (progetto prioritario n. 6), passante per il Comune di Gonars nel collegamento tra San Giorgio di Nogaro e Palmanova.	1. Sui grandi assi ferroviari (PP 6 e Corridoio Adriatico – Baltico) il Piano riconosce le direttrici, in relazione alle progettazioni di competenza di Rete Ferroviaria Italiana. Gli enti locali parteciperanno comunque alla progettazione delle tratte in questione nell'ambito delle procedure previste dalle leggi vigenti.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>							
		2. Segnala altresì che nelle N.A. non vi è alcun riferimento alla Rete ferroviaria.	2. Si evidenzia che le N.A., agli art. 8 e 10, dettano norme specifiche sulla rete ferroviaria di interesse regionale.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>							
		3. Segnala che non è chiaro se l'azione 21 corrisponde al nuovo tracciato della linea AV/AC.	3. Si specifica che nel documento di Piano adottato dalla Giunta regionale a dicembre 2010, l'Azione 21 si riferisce al "Raddoppio della linea Cervignano Scalo – Palmanova – Udine" da intendersi quale tratta di interconnessione tra le esistenti linee Pontebbana e la nuova linea AV/AC.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>							

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
3		Relativamente agli assi viari, come già segnalato nell'ambito del progetto della linea ferroviaria AV/AC, si richiede di porre attenzione alla predisposizione di quei dispositivi mitigatori degli impatti, quali barriere acustiche, attraversamento della fauna, antinquinamento da spargimenti e simili ecc., e nel contempo mantenere l'opera con dimensioni che non eccedano le reali necessità progettuali al fine di non incidere sul consumo di territorio.	Si accoglie la richiesta e si apportano le conseguenti modifiche.	<b>Vengono accolte le osservazioni e si apportano le seguenti modifiche: Nelle schede di valutazione delle azioni relative alla viabilità e alla linea ferroviaria AV/AC, ove compatibile con l'azione stessa, al paragrafo "Misure previste per impedire, ridurre o compensare eventuali impatti negativi" viene inserito il seguente capoverso: "In fase progettuale siano previsti dispositivi di mitigazione degli impatti, quali ad esempio barriere acustiche, attraversamento della fauna, antinquinamento da spargimenti e simili ecc., ed il dimensionamento delle opere tenga in considerazione il consumo di territorio."</b>	<b>X</b>					

<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Sesto al Reghena (PN)</b>	Nota del responsabile Servizio tecnico geom Innocente Edi  Nota Prot. 3836 dd. 21/03/2011	Prot.:7808 dd. 28/03/2011/A/LETT  Data di arrivo 28/03/2011	<b>019</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5°a Alleg Relaz</b>
-------------	-------------	-----------------------	------------------------------	---	-----------	-------------------	-----------------------	-------------	--------------	--------------------------------

<b>Deduzioni istruttorie preliminari</b>	L'amministrazione comunale trasmette la nota dd. 21.03.2011, prot. 3836, contenente la presa d'atto che le previsioni indicate dal Piano, per quanto attiene il territorio del proprio Comune, non contengono modifiche all'assetto viario in essere e comunica pertanto la volontà di non presentare osservazioni od opposizioni a quanto contenuto nel Piano stesso.
--	--



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Forgaria nel Friuli (UD)</b>	Nota anticipata fax a firma del Sindaco dott. Pierluigi Molinaro di trasmissione di delibera n. 34 dd. 23/03/2011  Nota Prot. 2249 dd. 26/03/2011	Prot.:7817 dd. 28/03/2011/A/RR + FAX  Data di arrivo 28/03/2011	<b>020</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5°a Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	<p>1. Vengono fatte le seguenti osservazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- conferma della totale contrarietà, più volte espressa, al tracciato della strada Sequals-Gemona sia dal punto di vista viabilistico-funzionale che per l'impatto ambientale che arrecherà al territorio comunale;</li> <li>- convinzione che sia indispensabile sottoporre l'opera (il tracciato, le soluzioni funzionali e progettuali) ad ulteriori verifiche ed approfondimenti e che sia così possibile trovare soluzioni meno impattanti sulle comunità attraversate;</li> <li>- contrarietà alla previsione di assoggettabilità a pedaggio della tratta stradale in questione.</li> </ul> <p>2. Si richiede una valutazione per il miglioramento e la ristrutturazione dei tratti di viabilità extraurbana esistenti; in particolare sul tratto della SP 22 che collega le frazioni di Flagogna e Cornino fino all'incrocio con la SP 84 che attualmente preclude il passaggio dei mezzi di trasporto pregiudicando una possibilità di sviluppo della esistente zona industriale di Flagogna. Viene inoltre ritenuto indispensabile l'inserimento di un idoneo intervento sulla viabilità SP.41 nel tratto che interessa l'abitato di Sompcornino fino alla frazione Peonis nel Comune di Trasaghis; in particolare si chiede, oltre all'ampliamento e potenziamento, la modifica del tracciato viabile con lo spostamento della strada valle della collina esistente verso il Tagliamento.</p>	<p>1. Per quanto riguarda il collegamento strategico Cimpello-Sequals-Gemona si rileva che l'intervento rientra tra quelli contenuti nell'Atto aggiuntivo alla Intesa generale quadro tra Governo e Regione Friuli Venezia Giulia, del 1 agosto 2008. Per quanto concerne le opere strategiche. Il Piano prevede il completamento del collegamento tra le aree di Cimpello e Gemona con l'opzione di realizzarlo con caratteristiche di strada a pagamento in regime di project financing. Tale previsione trova supporto negli approfondimenti tecnici del Piano pur nella consapevolezza degli impatti sull'ambiente dell'opera. Cfr la Relazione cap. 5.3. Rete stradale di primo livello assoggettabile a pedaggio.</p> <p>2. Tenuto conto che l'insieme di tale interventi non costituiscono una alternativa viaria di primo livello le specifiche richieste di ristrutturazione e/o modifica di tracciati in alcuni tratti della rete viaria provinciale non rientrano nella scala della pianificazione del Piano e non possono quindi costituire argomenti di modifica del Piano stesso. Rivestono un interesse esclusivamente locale e in tale ambito potranno trovare eventualmente autonoma attuazione.</p>	<p><b>Non si apporta nessuna modifica</b></p> <p><b>Non si apporta nessuna modifica</b></p>						



<i>Proponente osservazioni</i>	<i>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</i>	<i>Protocollo e Data di arrivo</i>	<i>N.Progr.</i>
<b>Ing. Roberto Carollo, avv. Alessandro Puhali, dott. Paolo Sluga PRIVATI</b>	Nota a firma dei tre tecnici consegnata a mano  Nota Prot. dd. 26/03/2011	Prot.:7821 dd. 28/03/2011/A/MANO  Data di arrivo 28/03/2011	<b>021</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA FERROVIARIO</b>	Richiesta di rivalutazione della tratta ferroviaria Redipuglia-Cormons come variante al servizio di trasporto delle merci nella tratta Trieste-Bivio S. Polo-Gorizia - Udine.	La tratta ferroviaria Redipuglia-Cormons, è stata valutata nel Quadro conoscitivo come non più attuale sulla base di indicazioni fornite dal gestore di rete (Rete Ferroviaria Italiana). Si ritiene, comunque, anche in relazione alle recenti ipotesi di sviluppo della Portualità di Trieste e Monfalcone opportuna una attenta analisi costi-benefici congiuntamente con RFI. Pertanto si accoglie la richiesta avanzata, modificando il Quadro Conoscitivo in modo da riconsiderare la tratta in questione come elemento potenziale di sviluppo nell'ambito del Sistema portuale ferroviario regionale.	<b>Vengono accolte le osservazioni e si apportano le relative modifiche a:</b> • <b>Quadro Conoscitivo</b>	<b>X</b>					



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Ronchi dei Legionari (GO)</b>	Nota del responsabile del Servizio geom. Raimondo Pantarotto di trasmissione Delibera n. 12 dd. 25/03/2011  Nota Prot. 8532 dd. 28/03/2011	Prot.:7828 dd. 28/03/2011/A/RR + FAX  Data di arrivo 28/03/2011	<b>022</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	L'osservazione riprende le medesime richieste sviluppate dal Comune di Sagrado (n. 007). Viene richiesto, in particolare, un approfondimento sul livello di traffico nelle ore di punta sulla SR. 305 e degli interventi finalizzati a migliorare la distribuzione dei flussi gravanti su tale arteria in modo da decongestionare i paesi abitati che essa attraversa, con particolare riguardo al Comune di Ronchi dei Legionari su cui incide anche il peso della SS 14.	Si richiamano le deduzioni istruttorie della scheda 007. Si evidenzia inoltre che anche per la SS 14 , inserita nel Piano come viabilità da riqualificare, risultano già programmati a breve termine interventi di ristrutturazione e di messa in sicurezza delle intersezioni. La graduale realizzazione degli interventi programmati sarà in grado di garantire una fluidificazione e una migliore distribuzione dei flussi di traffico e quindi anche la decongestionare dei centri abitati interessati dalle due arterie stradali.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
2	<b>SISTEMA FERROVIARIO</b>	1. Richiesta di stralcio dell'ipotesi progettuale della racchetta collegamento ferroviario Redipuglia – Ronchi –Aeroporto in quanto ipotesi superata.	1. Viene modificata la relazione con riferimento all'ipotesi progettuale della racchetta effettivamente superata dall'ultima versione della progettazione preliminare della linea Ronchi Sud Trieste presentata a dicembre 2010	<b>Vengono accolte le osservazioni e si apportano le relative modifiche a:</b> • <b>Relazione</b>					<b>X</b>	
		2. Richiesta che il Piano preveda tra gli investimenti, oltre alle opere previste per Bivio San Polo, l'interramento della linea storica Gorizia Trieste per un tratto più lungo rispetto quello previsto dal progetto preliminare AV, ovvero Bivio S. Polo sino al viadotto autostradale.	2. Per quanto riguarda l'intervento proposto sulla linea storica, si evidenzia che lo stesso non è rapportabile alla scala del Piano.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		3. Richiesta eliminazione raccordo di terzo livello tra Ronchi Sud e Cantiere navale di Monfalcone.	3. Il Piano individua la rete articolata in tre livelli e definisce le azioni sul primo e sul secondo livello. La richiesta di eliminazione incide sulla rete di terzo livello, che può essere attuata autonomamente, rispetto alle previsioni del Piano, da parte dell'ente gestore del raccordo.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
3	<b>SISTEMA AEROPORTUALE</b>	1. Viene richiesto che l'Amministrazione del Comune di Ronchi svolga un ruolo prioritario nel contesto della gestione per la realizzazione del Polo Intermodale.	1. Il ruolo del Comune di Ronchi è definito dalla Convenzione, il cui schema è stato approvato con Delibera di giunta dd. 09.06.2011, n. 1090, in corso di stipula, e che	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5ª Alleg Relaz
	<b>SISTEMA AEROPORTUALE</b>		disciplina le modalità attuative del Polo intermodale. Si ritiene comunque che tale richiesta non vada considerata materia oggetto di Piano.							
		2. Vengono ripetute le richieste di integrazione segnalate nella fase di consultazione <i>"Nell'ambito del riconoscimento della infrastruttura dell'Aeroporto di Ronchi quale unica struttura strategica aeroportuale regionale viene richiesto che siano riconosciuti i vincoli aeroportuali che ricadono sul territorio di Ronchi e che la Regione si attivi in sinergia con l' Amministrazione comunale per ricercare effetti di mitigazione. Viene richiesto inoltre la possibilità di erogazione di appositi finanziamenti finalizzati alla realizzazione di opere pubbliche che i vincoli aeroportuali limitano a carattere compensativo."</i>	2. Non è competenza del Piano definire opere compensative a favore del Comune di Ronchi in quanto esse attengono all'ambito della pianificazione urbanistico/territoriale.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
4	<b>SISTEMI DI GOVERNANCE</b>	Indicazioni sulla società di corridoio quale sistema di governance migliore tra quelli previsti e richiesta di ruolo per il Comune.	Si prende atto delle considerazioni del Comune ma si segnala che non è compito del Piano compiere una scelta definitiva sul sistema di governance, scelta che spetta, invece con tutta evidenza, all'organo politico.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
5		1. Sono state formulate le seguenti osservazioni di carattere generale: -si ritiene indispensabile un coordinamento degli strumenti urbanistici con le determinazioni assunte ai sensi della classificazione acustica del territorio comunale in considerazione dell'esistenza di un'ipotesi di Piano comunale di classificazione acustica di cui all'art. 23 della L.R. 16/2007; - ai sensi dell'art. 2 del D.M. 29.11.2000 sussiste l'obbligo per l'ente gestore dell'infrastruttura di trasporto di presentare i piani di contenimento e abbattimento del rumore prodotto nell'esercizio dell'infrastruttura e definizione delle modalità operative per gli eventuali superamenti dei limiti previsti; -nelle fasi di cantiere la riduzione di superficie di prati stabili (L.R. 9/2005)	1. L'osservazione appare condivisibile e conseguentemente viene analizzato l'impatto cumulativo causato dalla sommatoria delle opere previste dal Piano; l'individuazione specifica delle opere di mitigazione può essere puntualmente definita solamente in fase di progettazione, consentendo al Piano di dare solo indicazioni tipologiche approfondite sia pur di carattere generale. Inoltre, le schede di valutazione degli impatti relativi a ogni singola azione stabiliscono di considerare le relazioni e le possibili sinergie tra le infrastrutture esistenti e le azioni di piano ricadenti in un medesimo contesto territoriale.	<b>Viene accolta la richiesta inserendo un capitolo relativo agli impatti cumulativi causati dalla sommatoria di opere previste dal Piano in un determinato contesto territoriale.</b>	<b>X</b>					

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
		<p>può essere consentita previa autorizzazione rilasciata dal competente Servizio Regionale, a fronte di interventi compensativi o depositi cauzionali;</p> <p>-nelle fasi di cantiere l'impermeabilizzazione di vaste aree costituirà oltre la scomparsa della risorsa suolo, anche la perdita di funzioni produttive e di conservazione della natura nonché inquinamento da fonti diverse da quelle agricole; si dovranno individuare le opportune compensazioni;</p> <p>A seguito di tali osservazioni si richiede di analizzare l'impatto generato dalla sommatoria delle opere previste ed esistenti (AV/AC, Polo Intermodale, aeroporto, strade statali ecc.) relativamente alle componenti inquinanti sopra descritte, ed individuare le opportune misure di mitigazione.</p> <p>Si evidenzia la particolare fragilità geologica del territorio che necessita valutazioni su impatti di qualsiasi opera su suolo e sottosuolo.</p>								
5		<p>2. Si suggerisce di aggiungere i seguenti indicatori:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- componente rumore: numero di ricettori sensibili ricadenti nelle fasce di pertinenza delle infrastrutture da realizzare;</li> <li>- componente suolo: percentuale di superficie impermeabilizzata rispetto alla superficie di suolo naturale;</li> <li>- componente acque sotterranee: qualità chimico fisiche delle acque sotterranee;</li> <li>- componente vegetazione, flora, fauna: numero di interventi, estensione e tipologia di eventuali mitigazioni e compensazioni naturalistico ambientali.</li> </ul>	<p>2. Gli indicatori suggeriti possono essere inseriti ed integrati nel Rapporto ambientale; si dovrà verificare la presenza di dati recenti e validati che possano caratterizzare le tematiche proposte; Ove questi non risultassero reperibili si provvederà comunque ad una loro considerazione ai fini del piano del monitoraggio demandando l'attivazione degli stessi all'effettiva rilevazione dei dati.</p>	<p><b>Viene accolta la richiesta inserendo nel Rapporto ambientale gli indicatori per i quali si dispone di dati recenti e validati; gli altri potranno essere considerati ai fini del monitoraggio.</b></p>	<b>X</b>					



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Legambiente</b>	Nota via mail di Michele Tonzar  Nota mail dd. 28/03/2011	Prot.:7859 dd. 28/03/2011/A/MAIL  Data di arrivo 28/03/2011	<b>023</b>

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5 <sup>a</sup> Alleg Relaz
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	<p>Viene fornito un articolato rapporto complessivo nell'ambito del quale vengono formulate osservazioni generali sul Piano e sulla sua impostazione nonché puntuali su alcuni casi specifici di opere di viabilità proposta. Come considerazione iniziale si rileva che è un Piano di settore predisposto in totale assenza di una Pianificazione Territoriale Regionale Generale e ciò costituisce un limite decisivo per il Piano venendo a mancare una interazione tra i vari temi territoriali non solo nella realtà attuale ma anche in prospettiva perdendo ogni confronto con il futuro sistema degli insediamenti e di quello ambientale.</p> <p>Il fatto che il Piano debba venir recepito come dato di fatto nel futuro strumento di pianificazione generale regionale rappresenta una scelta assolutamente non condivisibile sia in termini logici che di condizionamento delle future scelte per il territorio regionale.</p> <p>Le osservazioni puntuali si riferiscono alle seguenti opere :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-collegamento veloce Palmanova-Manzano;</li> <li>-completamento asse Vivaro Dignano Udine;</li> <li>-raccordo autostradale Cimpello Sequals-Gemona;</li> <li>-messa in sicurezza SS 13, SS 14 e SR 56.</li> </ul> <p>Il collegamento veloce Palmanova-Manzano appare ora non solo come opera inutile e obsoleta, ma anche superata e necessita di ulteriori verifiche anche in prospettiva del destino del triangolo della sedia e degli sviluppi di scenario. L'intervento può essere sostituito dall'eventuale miglioramento della viabilità esistente che è già ben servita dalla maglia costituita dalle SP 2 e SP 50.</p> <p>L'asse Vivaro-Dignano-Udine è un asse che ha notevoli potenzialità e rappresenta il vero</p>	<p>Il Piano dà puntualmente attuazione al disposto dell'art 3 bis comma 1 della 23/2007 in base al quale la Pianificazione delle infrastrutture precede e costituisce riferimento per la pianificazione territoriale regionale.</p> <p>Le infrastrutture in previsione ricadono in aree all'interno delle quali si rileva un sottodimensionamento dell'offerta e sono orientate a sostenere le politiche di sviluppo di aree potenzialmente attrattive.</p> <p>L'ex distretto della sedia ancora oggi impiega 1.500 addetti, si ritiene che sia importante supportare tale potenzialità, con l'obiettivo di trasformare in area logistica un distretto notevolmente strutturato.</p> <p>In quest'ottica l'asse Palmanova-Manzano costituisce un collegamento strategico dell'area produttiva di Manzano con il sistema autostradale e con l'interporto di Cervignano. Realizza quindi l'adeguamento della connessione tra l'importante area produttiva e il sistema viario e ferroviario esistente. Contemporaneamente la realizzazione di tale asse integra e completa la messa in sicurezza della SS 56 e degli attraversamenti urbani interessati dal corridoio stesso.</p> <p>Le rotatorie sulla SR 56 e sulla SS 13 costituiscono stralci funzionali di progetti preliminari di riqualificazione. Il Piano non prevede "teorie" di rotatorie, ma riqualificazione ai fini della funzionalità, della sicurezza e più in generale del raggiungimento degli standard prestazionali previsti per la rete di primo livello. Pertanto le scelte progettuali, fatta salva la soluzione urgente di punti neri, dovranno delineare, per aste, la tipologia di riqualificazione.</p> <p>L'art 7 delle N.A. "indirizzi per la progettazione"</p>							

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell'osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5ª Alleg Relaz
	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	<p>asse di comunicazione alternativo alla SS 13. Un opportunità da cogliere con estremo impegno valutando anche la capacità dello stesso di assolvere a diversi obiettivi e di dimostrare la propria efficienza su più problematiche trasportistiche anche se permangono dubbi e perplessità circa le modalità di attraversamento del Tagliamento e dell'abitato di Dignano sulle quali va fatta una ampia riflessione. Anche tenendo conto di valutazioni idrauliche che potranno emergere in merito agli interventi per la sicurezza del medio e basso corso del Tagliamento. Si rileva inoltre che non esistono cenni circa una possibile coinvolgimento, nel completamento dell'asse, della SP 60 che già svolge la funzione di asse mediano alternativo alla SR 464 e alla SS 13.</p> <p>Raccordo autostradale Cimpello-Sequals-Gemona. Viene evidenziata e motivata la totale contrarietà alla realizzazione del collegamento. La dimensione transnazionale dell'infrastruttura è solo presunta e tanti sono gli indizi che portano a pensare che possa essere facilmente individuata altrove e forse anche completamente sostituita dalla riqualificazione della viabilità esistente o da completare. L'infrastruttura non si pagherà rispetto ai costi da sostenere.</p> <p>La presenza nel Piano di opere come queste, vista l'entità degli impatti e la grande problematicità indotta, induce a pensare che la volontà rimanga sostanzialmente quella di continuare a privilegiare il trasporto su gomma a discapito di una nuova mobilità che possa beneficiare di quote maggiori di merce trasportata con i sistemi alternativi.</p> <p>Messa in sicurezza SS 13, SS 14 e SR 56 <i>"Tali interventi pur auspicabili a patto che non replichino all'infinito teorie di rotatorie ad ogni incrocio sono tuttavia insufficienti a riqualificare i tracciati.....".</i> Il miglioramento deve guardare a molteplici funzionalità e non solo a quelle incentrate sul traffico. Lo stesso discorso è valido per tutti i tracciati da riqualificare quali la SR 252, la SR 463, la SR 354, etc.</p>	<p>prescrive in generale la subordinazione delle scelte progettuali relative ai nuovi interventi e alle riqualificazioni, a criteri di sicurezza stradale, attraverso un richiamo preciso al Piano regionale per la sicurezza stradale (PRSS), prescrive inoltre che i Comuni interessati dalla realizzazione di by pass di centri abitati prevedano nei loro strumenti urbanistici la riqualificazione del centro urbano e la messa in sicurezza degli attraversamenti e di tutte le utenze deboli (pedoni e ciclisti). Laddove inevitabilmente le infrastrutture realizzate occuperanno nuovo territorio ne libereranno anche porzioni all'interno dei centri abitati che dovranno pertanto essere riqualificate.</p> <p><u>Osservazione di carattere generale</u></p> <p>In relazione agli interventi contestati, si rileva che la previsione degli stessi risulta strategica nell'ambito del sistema infrastrutturale individuato dal Piano e costituiscono pertanto una precisa scelta di Piano. Pur condividendo alcune delle perplessità rilevate in ordine all'impatto ambientale, in relazione al contesto pianificatorio e al sistema infrastrutturale viario si ritiene comunque che le considerazioni formulate su interventi e scelte progettuali del Piano non possono costituire argomentazioni per introdurre modifiche allo stesso.</p> <p>Compito del Piano è anche quello di costruire condizioni per una ripresa socio economica e di garantire complessivamente un equilibrio tra infrastrutture e ambiente. Le presenti previsioni di Piano rispondono dunque a questa doppia esigenza non potendo ovviamente escludere totalmente gli impatti ambientali relativi alla realizzazione di nuove opere. Sarà compito dei soggetti coinvolti nelle fasi di progettazione ridurre al minimo tali impatti temperando entrambe le esigenze.</p>	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
2	<b>SISTEMA FERROVIARIO</b>	Viene espressa contrarietà ai progetti AV/AC ritenendo invece opportuna la valorizzazione della rete esistente.	Il progetto prioritario n. 6 (Corridoio V) viene previsto da Piani sovraordinati al Piano (vedi Quadro conoscitivo cap. 1 (Orientamento preliminare del Sistema regionale della mobilità delle merci e della logistica) e cap. 2	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5ª Alleg Relaz
	<b>SISTEMA FERROVIARIO</b>		(Ricognizione degli strumenti vigenti). Per quanto riguarda la valorizzazione della rete ferroviaria esistente. Il Piano recepisce tale previsione nell'ottica di sviluppo e opportunità per il territorio regionale. Nel Piano, con riferimento allo scenario al 2025 si indicano una serie di interventi di potenziamento e completamento della rete esistente che sono conformi a quelle indicate da Legambiente.							
3	<b>SISTEMA PORTUALE</b>	Vengono fatte osservazioni in merito alla previsione di insediamento del rigassificatore on shore e del Progetto del super porto Maersk – Unicredit e relative problematiche di cui viene rilevato che il Piano non da alcuna indicazione.	Il Piano prevede la Piattaforma logistica regionale di cui i Porti di Trieste e Monfalcone sono infrastrutture fondamentali. Il Piano prevede di sviluppare le aree portuali suscettibili di sviluppo indipendentemente dalla sussistenza di singoli progetti che dovranno trovare al loro interno le motivazioni della loro sostenibilità ambientale.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
4	<b>SISTEMA INTERPORTI</b>	Vengono fatte osservazioni in merito alla carenza di una analisi sull'intermodalità gomma – ferro nell'area udinese.	In merito all'osservazione si conferma che l'Interporto di Cervignano viene riconosciuto dal Piano come nodo strategico in funzione delle esigenze di intermodalità strada – ferrovia della Regione e quindi anche del bacino udinese, sia per le sue potenzialità infrastrutturali che per la sua collocazione baricentrica nel territorio regionale. Per quanto riguarda l'intermodalità gomma ferro nell'area del Friuli centrale, in particolare nell'area udinese, si fa presente che il Piano riconosce, all'art. 8 comma 6 delle NA, i consorzi industriali di cui alla LR 3/99, raccordati alla linea ferroviaria. La ZIU non rientra nell'ambito di tali strutture. L'eventuale apertura di nuovi raccordi dovrà essere valutata nell'ambito di appositi accordi tra i consorzi interessati ed il gestore della rete ferroviaria nazionale.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	Rapp. Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
5		1. Si ritiene non coerente l'obiettivo di "Perseguire lo sviluppo di una rete regionale di viabilità autostradale e stradale "funzionale e di qualità" correlata con lo "sviluppo sostenibile" e quindi in grado di assicurare, nel rispetto dell'ambiente e del territorio, oltre ad un adeguato livello di servizio per i flussi di traffico, anche l'aumento della sicurezza e la riduzione dell'incidentalità" con la costruzione di nuove infrastrutture stradali non	1. Le azioni di Piano, cui fa riferimento l'osservazione, risultano previste già dalla pianificazione preesistente al presente strumento o sono individuate da decisioni e/o intese formulate a livello nazionale e/o comunitario. Nell'ambito della formazione del Piano tali azioni sono state rivalutate, ridiscusse e riconosciute nell'ottica di una messa a sistema per il riconoscimento della piattaforma logistico	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	Rapp. Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
		giustificate, antieconomiche e altamente impattanti.	regionale.							
5		2. I parametri ambientali su cui confrontare il Piano sono stati qualitativamente identificati ma non vengono anche dimensionalmente identificati. I procedimenti di VAS, anche laddove vengono supportati da ampia documentazione, fanno riferimento a valutazioni di sostenibilità ambientale del tutto generiche e non sono in grado di permettere valutazioni quantitative adeguate degli effetti di Piano. La Regione deve perciò dotarsi di un quadro di conoscenze aggiornate ed aggiornabili per permettere queste valutazioni. Si ritiene perciò indispensabile che uno strumento come il Piano di Governo del Territorio possa svolgere anche questa funzione.	2. Il Piano è stato predisposto ai sensi della Legge Regionale 23/2007 art. 3, ter e s.m.i e le valutazioni relative alla procedura di VAS sono state effettuate sulla base di documentazione disponibile al momento della formazione del Piano stesso. La Regione intende comunque dotarsi di un Piano del Governo del Territorio, come disciplinato dalla legge regionale n. 22 del 03.12.2009, completando in tale sede analisi e valutazioni aventi rilievo per le strategie territoriali di sviluppo regionale.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
5		3. E' necessario che un procedimento di VAS riferito a un Piano come quello in esame debba confrontarsi con diverse alternative, sia di eventuali singoli progetti sia della struttura generale del Piano, e non solo cercare di valutare in maniera generica gli effetti in presenza o in assenza dell'attuazione del Piano.	3. Il Piano individua il Sistema archi e nodi della rete infrastrutturale regionale. I tracciati saranno definiti nelle successive fasi progettuali; ne consegue che le alternative di tracciato saranno considerate in tale fase.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Codroipo (UD)</b>	Nota del responsabile PO arch Tiziana Braidotti  Nota Prot. 6586 dd. 28/03/2011	Prot.:7860 dd. 28/03/2011/A/RR+FAX+MAIL  Data di arrivo 28/03/2011	<b>024</b>

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5 <sup>a</sup> Alleg Relaz
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	1. Viene richiesta la previsione di un nuovo collegamento viario tra la SS 13 ad ovest di Codroipo e la rotonda di Lutizzo lungo la SP 39 posta a sud di Codroipo in modo da bypassare il centro abitato (v. allegata planimetria n.1). Chiede un intervento di miglioramento dei sistemi di accesso e penetrazione ai nodi urbani (SS 13) nel comune di Codroipo con la previsione di un nuovo collegamento viario tra la SS 13 ad est di Codroipo e la rete viaria interna (v. allegata planimetria n.2). Segnala la sussistenza dei progetti di adeguamento della SR 252 e 3 rotoatorie sulla SS 13. in corso di progettazione.	1. Compito del Piano non è quello di definire soluzioni progettuali ma di costituire, in una logica di sistema, il riferimento essenziale per lo sviluppo di una rete regionale di viabilità autostradale e stradale "funzionale e di qualità " in grado di assicurare nel rispetto dell'ambiente e del territorio adeguati livelli di servizio. I proposti collegamenti con la viabilità interna non rivestono le caratteristiche funzionali per costituire parte della rete primaria e pertanto non possono rientrare nella scala previsionale del Piano. Soddisfano ad un interesse prevalentemente locale e in tale ambito potranno eventualmente trovare attuazione.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		2. Viene richiesto di chiarire che venga chiarito, in relazione a quanto disposto dall'art.6 delle N.A., se sono fatte salve le fasce di rispetto previste dai vigenti P.R.G.C. (approvati dalla Regione).	2. I valori individuati per le fasce di rispetto sono coerenti con quelli del Codice della Strada che prescrive per ogni tipologia di strada i valori minimi ammessi. Per le strade costituenti la rete di primo livello il Piano prevede dei valori superiori al tale limite. Tale previsione consegue dal fatto che la rete primaria costituisce l'insieme dei corridoi funzionali che determineranno il livello di servizio della rete stradale regionale. Il rango che il Piano assegna a tali archi della rete è tale da richiedere maggiore protezione a garanzia della realizzazione degli interventi di ristrutturazione ed adeguamento programmati dal Piano. L'art.6 delle N.A. individua quindi fasce di rispetto adeguate alla tutela delle infrastrutture stradali in relazione con le previsioni del Piano. Si rileva altresì che per la rete stradale di primo livello e per le penetrazioni urbane rientranti all'interno del centro abitato dei Comuni, così come delimitato ai sensi dell'art. 4 del Codice della Strada, è prevista una fascia di rispetto ridotta a 20 metri, nonché l'ammissibilità qualora adeguatamente motivata di fasce inferiori, nel	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell'osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5°a Alleg Relaz
			rispetto comunque dei limiti fissati dal Codice della Strada e previo parere favorevole dell'ente gestore.							
2	<b>SISTEMA TPL</b>	Viene osservato che a Codroipo risulta localizzato un centro di interscambio modale di secondo livello e si chiede che venga previsto, per quanto riguarda il TPL, il potenziamento dei collegamenti con i comuni del Medio Friuli che gravitano su Codroipo per quanto riguarda le scuole superiori e per quanto riguarda le attività che si svolgono a Villa Manin di Passariano.	La tematica segnalata sarà valutata all'interno degli strumenti di pianificazione e programmazione di settore a partire dal redigendo nuovo Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Muggia (TS)</b>	Nota del responsabile del Servizio arch. Paolo Lusin di trasmissione Deliberazione consiliare n. 13 dd. 23.03.2011  Nota Prot. 9857 dd. 24/03/2011	Prot.:7864 dd. 28/03/2011/RR+FAX  Data di arrivo 28/03/2011	<b>025</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5°a Alleg Relaz</b>	
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	Vengono formulate le valutazioni sul Piano adottato facendo richiamo alle osservazioni già espresse nelle consultazioni ai sensi dell'art. 4 comma 1 lett. a) della L.R. 41/86. 1. Segnala in particolare che la SP 15 dovrebbe rientrare nel quadro delle penetrazioni urbane indicate nella tav. 5a dell'allegato alla relazione illustrativa, tenuto conto del carico veicolare indotto da un pendolarismo diffuso data la presenza di 3 valichi confinari esistenti nella parte ovest del territorio comunale.	1. Il Piano classifica funzionalmente la rete viaria regionale in primo e secondo livello. Per la rete primaria prevede gli interventi da attuarsi, mentre non contempla interventi specifici sulla rete di 2° livello. Allo stato attuale la Via delle Saline svolge il ruolo principale di collegamento tra Muggia ed il raccordo autostradale. In considerazione che la Strada provinciale per Farnei deve essere completata essa assumerà il ruolo di collegamento principale con il raccordo autostradale pertanto la segnalazione viene accolta e si provvede alla modifica.	<b>Vengono accolte le osservazioni e si apportano le relative modifiche a:</b> • <b>Allegato 5a alla Relazione illustrativa</b>						<b>X</b>	
		2. Nei riguardi delle fasce di rispetto previste dall'art.6 delle N.A. del Piano ritiene che debba essere definito in maniera chiara come si intrecciano le normative del Piano con il codice della strada e con quelle previste dallo strumento urbanistico comunale.	2. Si ritiene di integrare l'art. 6 delle NA a specificazione della disciplina delle fasce di rispetto. Si ritiene di integrare, per ulteriore chiarezza, l'articolo 5 delle NA, che definisce la rete individuata dal Piano con il richiamo alla classificazione del Codice della Strada.	<b>Tenendo conto delle osservazioni, si apportano le relative specificazioni alle:</b> • <b>N.A.</b>				<b>X</b>			
		3. Viene ribadita la necessità di inserire nelle strategie del piano la previsione progettuale dell'infrastruttura viaria di attraversamento del centro abitato di Aquilinia (cosiddetto bypass di Aquilinia), legata anche alle scelte progettuali di sviluppo portuale con la realizzazione di un terminal Ro-Ro e con la previsione di un ulteriore centro intermodale di interesse regionale.	3. Il Piano individua quale sede di Centro di Interscambio Modale di secondo livello a servizio del T.P.L. il Comune di Muggia (comma 2, lett. b) art. 9 – Norme di attuazione). Per quanto riguarda il collegamento del previsto terminal Ro-Ro è considerato prioritario il trasferimento delle merci via ferro attraverso il nodo di Aquilinia. La richiesta di inserire il bypass nelle strategie del Piano non viene quindi accolta.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>							
2	<b>SISTEMA FERROVIARIO</b>	1. Si richiede di inserire nella cartografia della rete ferroviaria il tratto da Aquilinia a Noghere come linea di secondo livello.	1. In considerazione della rilevanza del futuro collegamento Trieste-Capodistria si accoglie l'osservazione.	<b>Si accoglie l'osservazione e si apportano le relative modifiche a:</b> • <b>Rappresentazioni cartografiche, tav. 2a e 3</b>			<b>X</b>				
		2. Si Richiede un chiarimento in ordine al	2. Il Piano indica una direttrice e la definizione del	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>							

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell'osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5ª Alleg Relaz
	SISTEMA FERROVIARIO	tracciato verso Koper o in prosecuzione della linea esistente o con una nuova direttrice.	tracciato prescelto è attualmente oggetto di studio nell'ambito del Progetto Adria A.							
		3. Si Richiede la previsione di un nuovo collegamento ferroviario a servizio del terminal Ro-Ro previsto nel canale navigabile dal nuovo Piano regolatore del Porto di Trieste.	3. Per quanto riguarda il collegamento del previsto terminal Ro-Ro è considerato prioritario il trasferimento delle merci via ferro attraverso il nodo di Aquilinia.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
3	SISTEMA TPL	Richiesta di creazione di una fermata ferroviaria a servizio del Comune di Muggia.	Fermo restando che spetta alla programmazione comunale la puntuale definizione dei centri di interscambio modale, la proposta appare meritevole di accoglimento ma sarà oggetto di analisi nell'ambito della progettazione di Adria A.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell'osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
4		Relativamente all'azione n. 19 ritiene che la valutazione degli scenari alternativi non possa tener conto dell'alternativa 0 in quanto non comparabile con i collegamenti oggi esistenti tra Trieste e Capodistria; sarebbe più opportuno valutare alternative di tracciato.	Il Piano individua il Sistema archi e nodi della rete infrastrutturale regionale. I tracciati saranno definiti nelle successive fasi progettuali; ne consegue che le alternative di tracciato saranno considerate in tale fase.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
4		Relativamente all'azione n. 32 rinnova la contrarietà relativa alla scelta di sviluppare strutture di terminal energetici (rigassificatore) a Zaule.	Il Piano non individua strutture di terminal energetici; sarà compito di altri strumenti di programmazione e pianificazione prevedere l'eventuale identificazione di tali strutture. Conseguentemente, osservazioni di tale portata dovranno essere riformulate in quelle sedi.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

<i>Proponente osservazioni</i>	<i>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</i>	<i>Protocollo e Data di arrivo</i>	<i>N.Progr.</i>
<b>EZIT – Ente Zona Industriale di Trieste</b>	Nota consegnata a mano del responsabile del Servizio tecnico geom. Claudio Sossi  Nota Prot. 1452 dd. 25/03/2011	Prot.:7865 dd. 28/03/2011/A/LETT  Data di arrivo 28/03/2011	<b>026</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5°a Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA PORTUALE</b>	Richiesta di inserimento della banchina del canale industriale di Zaule e dragaggio dei fondali.	La richiesta è già inserita nella Relazione e nella tavola Repertorio obiettivi.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						







<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Pasiano di Pordenone (PN)</b>	Nota inviata via PEC del responsabile d'Area arch. Stefano Re  Nota Prot. 5757 dd. 25/03/2011	Prot.:7929 dd. 28/03/2011/A/PEC  Data di arrivo 28/03/2011	<b>028</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5°a Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	<p>1. Informa che ha recentemente dato corso all'approvazione, ai fini urbanistici, dei progetti definitivi elaborati dalla provincia di Pordenone relativi alla viabilità del l'Area del mobile che interessano il territorio comunale e che ha adottato la variante urbanistica n.9 al PRGC di inserimento dei relativi tracciati. In merito a detti interventi osserva che i tracciati riportati nelle tavole del Piano (1a-1b-3 e 4a-4b-4c) potrebbero essere eventualmente aggiornati con i tracciati effettivamente progettati dalla Provincia e che analogamente le "Schede esplicative" del grafo potrebbero essere aggiornate con l'esatta identificazione delle strade oggetto di intervento. Venga inoltre valutata la coerenza delle previsioni di piano con i contenuti progettuali dei citati interventi affinché quanto da entrambi previsto non risulti in contrasto.</p> <p>2. Nelle N.A. del Piano si rileva che vengono stabilite fasce di rispetto maggiori rispetto a quelle poste in essere dalla normativa vigente e propone di uniformare tali fasce con la normativa in essere.</p>	<p>1. Si prende atto delle osservazioni ma si ribadisce che per quanto riguarda i tracciati degli interventi programmati l'individuazione nelle tavole del Piano risulta puramente indicativa e non è compito del Piano recepire graduali affinamenti o aggiornamenti dei tracciati che possono conseguire dallo sviluppo progettuale delle opere programmate. Non si ritiene pertanto necessario modificare i tracciati già indicativamente riportati nelle tavole grafiche del Piano.</p> <p>Si rileva inoltre che la coerenza degli interventi si concretizza nel rispetto delle caratteristiche funzionali previste dal Piano, in tal senso non sembrano emergere contrasti con i contenuti progettuali.</p> <p>2. I valori individuati dalle N.A. del Piano per le fasce di rispetto sono coerenti con quelli del Codice della Strada che prescrive per ogni tipologia di strada i valori minimi ammessi. Per le strade costituenti la rete di primo livello il Piano prevede dei valori superiori a tale limite. Tale previsione consegue dal fatto che la rete primaria costituisce l'insieme dei corridoi funzionali che determineranno il livello di servizio della rete stradale regionale. Il rango che il Piano assegna a tali archi della rete è tale da richiedere maggiore protezione a garanzia della realizzazione degli interventi di ristrutturazione ed adeguamento programmati dal Piano. L'art.6 delle N.A. individua quindi fasce di rispetto adeguate alla tutela delle infrastrutture stradali in relazione con le previsioni del Piano.</p>	<p><b>1. Non si apporta nessuna modifica</b></p> <p><b>2. Non si apporta nessuna modifica</b></p>						



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>ATAP (PN)</b>	Nota via mail del responsabile ing. Luca Piasentier  Nota mail dd. 28/03/2011	Prot.:7948 dd. 28/03/2011/A/MAIL  Data di arrivo 28/03/2011	<b>029</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	Ribadisce le medesime osservazioni già espresse in fase di consultazione. 1. 5a, All.1, punto 4, pag. 9 SS 13 lavori di sistemazione ingresso est di Pordenone: raddoppio del ponte sul fiume Meduna e costruzione della rotatoria tra via Prassecco e via Aquileia fondamentale per valorizzare il polo universitario.	Vengono confermate le deduzioni istruttorie già espresse in sede di consultazione. 1. La SS 13 è rappresentata da tratteggio indicante "strada da ristrutturare"; sono previsti la realizzazione di interventi di adeguamento funzionale e messa in sicurezza della rete esistente, comprese le varianti, finalizzati a riqualificare gli assi stradali esistenti (Relazione illustrativa pag. 41).	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		2. 5a-TavA3 flussogrammi scenario base 2009: sembrerebbero sottovalutati i carichi dell'asse viario Pordenone Oderzo e Pordenone Azzano X e sovrastimati i carichi sull'arco che simula l'accesso da nord-ovest a Pordenone tramite il guado di Murlis (quando il guado è impraticabile il carico sull'arco è nullo).	2. I valori dei flussi indicati nelle tavole "flussogrammi" sono calcolati attraverso un modello di simulazione e pertanto possono discostarsi da valori puntualmente rilevati, pur tendendo generalmente a quelli rilevati - nel 2005 - sulle 120 sezioni di controllo utilizzate per la calibrazione del modello, come specificato al paragrafo 3.4.3.1. Non vi può essere quindi una corrispondenza assoluta dei valori simulati con quelli misurati nel 2005 sulle 120 sezioni, né tanto meno con dati derivanti da ulteriori rilievi in altri periodi o altrove localizzati. Si evidenzia inoltre che i "flussogrammi" sono strumenti di sintesi che aiutano la stesura e la lettura del Piano - dal punto di vista dell'analisi dei livelli di servizio, dell'utilizzo dei corridoi di mobilità, delle possibili variazioni nella scelta degli itinerari a fronte di adeguamenti o nuove infrastrutture e di ipotesi sugli andamenti futuri della domanda e non sono strumento sostitutivo di una rete di monitoraggio del traffico.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
2	<b>SISTEMA TPL</b>	1. Quadro conoscitivo, capitolo 5, pagina 80. Come già indicato nella scheda per consultazioni la "realizzazione di un sistema tariffario integrato strutturato	1. Il tema sarà affrontato nell'ambito della redazione del nuovo Piano regionale del trasporto pubblico locale.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5ª Alleg Relaz
	<b>SISTEMA TPL</b>	sulla base di tecnologie innovative" è assolutamente auspicabile, ma non bisogna dimenticare che le tecnologie innovative in tema di bigliettazione sono molto onerose".								
		2. Tav 3, tavole di assetto. Si ritiene che la linea ferroviaria Udine-Conegliano-Treviso- Venezia non possa definirsi di secondo livello.	2. I dati attuali relativi a detta tratta ferroviaria nel tratto regionale, indicano un indice di utilizzo del 40% e una capacità residua del 60% per il trasporto merci. Pertanto tale linea è in grado di sopportare più del doppio dei traffici attuali e non necessita di un' ulteriore potenziamento. La maggiore criticità sull'intera direttrice è relativa all'ingresso nel nodo di Mestre risolvibile solo mediante un intervento infrastrutturale in tale ambito volto al miglioramento della capacità.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

<i>Proponente osservazioni</i>	<i>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</i>	<i>Protocollo e Data di arrivo</i>	<i>N.Progr.</i>
<b>Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Zona dell'Aussa Corno</b>	Nota del Direttore ing. Marzio Serena  Nota Prot. 1482 dd. 24/03/2011	Prot.. 7950 dd. 28/03/2011/A/LETT+MAIL  Data di arrivo 28/03/2011	<b>030</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA FERROVIARIO</b>	Viene evidenziata una incongruenza tra i valori del trasporto ferroviario 2006 -2007 rilevati e quelli evidenziati nelle tabelle di pagg. 69 e 71 del Quadro Conoscitivo.	La richiesta di modifica è accolta si provvede a modificare il QC.	<b>Vengono accolte le osservazioni e si apportano le relative modifiche a:</b> • <b>Quadro conoscitivo</b>	<b>X</b>					



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Pordenone</b>	Nota via fax dell'Assessore all'ambiente  Nota Prot. 22400 dd. 25/03/2011	Prot.:7969 dd. 28/03/2011/A/FAX  Data di arrivo 28/03/2011	<b>031</b>

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5°a Alleg Relaz	
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	1. Viene ribadita la necessità urgente ed indifferibile di risolvere la strozzatura costituita dall'attuale Ponte Meduna sulla SS 13.	1. Il Piano prevede la ristrutturazione della SS 13 nell'ambito della stessa dovrà trovare soluzione anche la strozzatura dell'attuale Ponte Meduna.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>							
		2. Viene rilevato che la Bretella sud di collegamento dell'autostrada A28 a Ponte Meduna assolutamente necessaria ad alleggerire il traffico di attraversamento di Pordenone (è che potrebbe costituire ipoteticamente una parte del raccordo anulare per il traffico di attraversamento con direzione est-ovest e viceversa) in tale ottica andrebbe funzionalmente raccordata con la SP 35 al fine di intercettare il traffico con direzione nord-sud. Si sottolinea inoltre che il problema del traffico di attraversamento proveniente da sud e diretto a nord-ovest della città non trova risposta nel Piano.	2. Il Piano disegna, realizza il collegamento da Sud dalla A 28 all'ingresso di Pordenone come rete di primo livello. La progettazione della circonvallazione sud di Pordenone è attualmente in corso . Nell'ambito dello sviluppo della stessa saranno valutate ed individuate le necessarie interconnessioni con la viabilità minore per garantire la mobilità in sicurezza e sostenere i flussi di traffico insistenti nell'area circostante.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>							
		3. In relazione alla "Gronda Nord ", inserita come previsione di Piano, viene rilevato che non si comprende dagli elaborati come il tracciato si innesti e si colleghi alla SS 13/v. Maestra Vecchia.	3. La "Gronda nord" come prevista dal piano costituisce l'asse principale di collegamento est-ovest, a nord di Pordenone, quale prosecuzione funzionale della SS 13. L'infrastruttura chiuderà l'anello di circonvallazione della conurbazione pordenonese rappresentato a sud dalla A28, a ovest la bretella che collega La S mS 13 a Fontanafredda e a est la bretella sud fino alla SS 13. Il tracciato individuato dalla tavola 1a è meramente indicativo. Non è compito del Piano individuare soluzioni progettuali. Solo nell'ambito dello sviluppo della progettazione dell'opera potranno essere individuate, nel rispetto delle caratteristiche funzionali assegnate dal Piano a tale nuova viabilità, le interconnessioni con la viabilità esistente.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>							



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Fogliano di Redipuglia (GO)</b>	Nota e fax del responsabile del Servizio geom. Giovanni Donnini  Nota Prot. 2838 dd. 22/03/2011	Prot.:7978 dd. 29/03/2011/A/LETT+FAX  Data di arrivo 28/03/2011	<b>032</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	Replica integralmente le considerazioni e osservazioni sviluppate dai Comuni di Sagrado (n. 007) e Ronchi dei Legionari (n. 022). Chiede in particolare anche un approfondimento sul livello di traffico nelle ore di punta sulla SR 305 e degli interventi finalizzati a migliorare la distribuzione dei flussi gravanti su tale arteria in modo da decongestionare i paesi che essa attraversa.	Si richiamano le deduzioni istruttorie della scheda 022.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
2	<b>SISTEMA FERROVIARIO</b>	1. Richiesta di stralcio dell'ipotesi progettuale della racchetta collegamento ferroviario Redipuglia-Ronchi-Aeroporto in quanto ipotesi superata.	1.Si accoglie l'osservazione eliminando il riferimento all'ipotesi progettuale della racchetta effettivamente superata dall'ultima versione della progettazione preliminare della linea Ronchi Sud-Trieste.	<b>Vengono accolte le osservazioni e si apportano le relative modifiche a:</b> • <b>Relazione</b> • <b>Rappresentazioni cartografiche Tav. 2 a e 3</b>			<b>X</b>		<b>X</b>	
		2. Sfavore alla prospettata dismissione del binario unico di collegamento tra la linea Venezia-Trieste e Udine-Trieste, via Gorizia, oggi utilizzato solo per inoltro merci, prevista nella nuova progettazione AV/AC.	2. Sul punto l'Amministrazione regionale, in linea con quanto previsto dal Piano, concorda pienamente con quanto espresso dal Comune e quindi, nelle interlocuzioni con RFI nell'ambito della attività di consultazioni sul Progetto preliminare della linea AV/AC, l'Amministrazione regionale chiederà il mantenimento di tale raccordo.	<b>2. Non si apporta nessuna modifica</b>						
3	<b>SISTEMI DI GOVERNANCE</b>	Indicazioni sulla società di corridoio quale sistema di governance migliore tra quelli previsti e richiesta di ruolo.	Si prende atto delle considerazioni del Comune ma si segnala che non è compito del Piano compiere una scelta definitiva sul sistema di governance, scelta che spetta all'organo politico.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

<b>Nota</b>	<b>VAS</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>Rapp Amb</b>	<b>Valut Incid</b>	<b>Sintesi non Tecn</b>	<b>TAV 4a</b>	<b>TAV 4b</b>	<b>TAV 4c</b>
4		1. Sono state formulate le seguenti osservazioni di carattere generale: -si ritiene indispensabile un coordinamento degli strumenti	1. L'osservazione appare condivisibile e conseguentemente viene analizzato l'impatto cumulativo causato dalla sommatoria delle opere previste dal Piano; l'individuazione	<b>1. Viene accolta la richiesta inserendo un capitolo relativo agli impatti cumulativi causati dalla sommatoria di</b>	<b>X</b>					

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
		<p>urbanistici con le determinazioni assunte ai sensi della classificazione acustica del territorio comunale in considerazione dell'esistenza di un'ipotesi di Piano comunale di classificazione acustica di cui all'art. 23 della L.R. 16/2007;</p> <p>- ai sensi dell'art. 2 del D.M. 29.11.2000 sussiste l'obbligo per l'ente gestore dell'infrastruttura di trasporto di presentare i piani di contenimento e abbattimento del rumore prodotto nell'esercizio dell'infrastruttura e definizione delle modalità operative per gli eventuali superamenti dei limiti previsti;</p> <p>-nelle fasi di cantiere la riduzione di superficie di prati stabili (L.R. 9/2005) può essere consentita previa autorizzazione rilasciata dal competente Servizio Regionale, a fronte di interventi compensativi o depositi cauzionali;</p> <p>-nelle fasi di cantiere l'impermeabilizzazione di vaste aree costituirà oltre la scomparsa della risorsa suolo, anche la perdita di funzioni produttive e di conservazione della natura nonché inquinamento da fonti diverse da quelle agricole; si dovranno individuare le opportune compensazioni;</p> <p>A seguito di tali osservazioni si richiede di analizzare l'impatto generato dalla sommatoria delle opere previste ed esistenti (AV/AC, Polo Intermodale, aeroporto, strade statali ecc.) relativamente alle componenti inquinanti sopra descritte, ed individuare le opportune misure di mitigazione.</p> <p>Si evidenzia la particolare fragilità geologica del territorio che necessita valutazioni su impatti di qualsiasi opera su suolo e sottosuolo.</p>	<p>specifica delle opere di mitigazione può essere puntualmente definita solamente in fase di progettazione, consentendo al Piano di dare solo indicazioni tipologiche approfondite sia pur di carattere generale. Inoltre, le schede di valutazione degli impatti relativi a ogni singola azione stabiliscono di considerare le relazioni e le possibili sinergie tra le infrastrutture esistenti e le azioni di piano ricadenti in un medesimo contesto territoriale.</p>	<p><b>opere previste dal Piano in un determinato contesto territoriale.</b></p>						
<p><b>Viene accolta la richiesta inserendo nel Rapporto ambientale</b></p>		<p>2. Si suggerisce di aggiungere i seguenti indicatori:</p> <p>- componente rumore: numero di ricettori sensibili ricadenti nelle fasce di pertinenza delle infrastrutture da realizzare;</p>	<p>2. Gli indicatori suggeriti possono essere inseriti ed integrati nel Rapporto ambientale; si dovrà verificare la presenza di dati recenti e validati che possano caratterizzare le tematiche proposte; Ove questi non risultassero reperibili si provvederà comunque</p>		<p><b>X</b></p>					

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
<p><b>gli indicatori per i quali si dispone di dati recenti e validati; gli altri potranno essere considerati ai fini del monitoraggio.</b></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- componente suolo: percentuale di superficie impermeabilizzata rispetto alla superficie di suolo naturale;</li> <li>- componente acque sotterranee: qualità chimico fisiche delle acque sotterranee;</li> <li>- componente vegetazione, flora, fauna: numero di interventi, estensione e tipologia di eventuali mitigazioni e compensazioni naturalistico ambientali -</li> <li>componente acque sotterranee: qualità chimico fisiche delle acque sotterranee;</li> <li>- componente vegetazione, flora, fauna: numero di interventi, estensione e tipologia di eventuali mitigazioni e compensazioni naturalistico ambientali.</li> </ul>	<p>ad una loro considerazione ai fini del piano del monitoraggio demandando l'attivazione degli stessi all'effettiva rilevazione dei dati.</p>							



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Provincia di Trieste</b>	Nota del Direttore d'Area ing. Giovanni Cozzarini – Deliberazione n. 14 Consiglio provinciale dd. 22.03.2011  Nota Prot. 12721 -09 dd. 28/03/2011	Prot.:7987 dd. 29/03/2011/A/LETT  Data di arrivo 28/03/2011	<b>033</b>

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5°a Alleg Relaz
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	La Provincia trasmette il parere deliberato dal Consiglio provinciale che si richiama alle osservazioni già fornite nella fase consultiva del 2010, formulando le osservazioni finali. 1. In particolare, considerato il maggior traffico, anche turistico, che richiamerà l'ampliamento della A4, si ribadisce che nel Piano non è evidente che le strutture viarie verso Trieste siano sufficienti ad evitare la congestione del traffico sulle stesse.	1. Le scelte strategiche del Piano designano il seguente scenario: i poli generatori di traffico, Porto di Trieste e retroporto di Ferneti vedranno transitare principalmente le merci via ferrovia attraverso il Corridoio V mentre nel breve-medio periodo attraverso la rete viaria esistente opportunamente adeguata e potenziata. Il traffico merci verso Est troverà quindi naturale accesso attraverso il valico confinario di S. Andrea (Go) e questo giustifica il fatto che il collegamento con la Pianura Padana sia attuato con la terza corsia. Il traffico merci che si forma sul tratto Ferneti-Lisert è adeguatamente sostenuto dall' attuale infrastruttura. Le analisi di traffico individuate dal Piano si basano sui rilievi di traffico ed indagini O/D commissionate dalla scrivente Direzione nell'anno 2005 ed elaborati successivamente in un modello di simulazione a scala regionale. Per il Piano in oggetto è stata stimata inoltre una previsione di aumento della domanda di mobilità per il 2015, andando ad applicare dei coefficienti di incremento (valutati sulla base dei trend del traffico lungo le autostrade regionali sul periodo storico 2000-2008) alle matrici O/D del 2005. Si prevede un' aumento del traffico a breve periodo (2015), sottolineando che attraverso l'attuazione delle previsioni del presente Piano, per quanto riguarda l' adeguamento infrastrutturale, in sinergia con le previsioni del PRTPL, attraverso il relativo adeguamento degli standard quantitativi e qualitativi del servizio del TPL, a lungo periodo (2020), ci sarà una diminuzione dello del traffico su gomma privilegiando lo scambio intermodale. Si ritiene quindi che le previsioni del Piano siano coerenti con gli obiettivi prefissati.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5ª Alleg Relaz
	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>		A lungo periodo (2020) si prevede una diminuzione del traffico su gomma privilegiando lo scambio intermodale attraverso l'attuazione delle previsioni del presente Piano, ovvero l' adeguamento infrastrutturale, in sinergia con le previsioni del PRTPL, ovvero attraverso il relativo adeguamento degli standard quantitativi e qualitativi del servizio del TPL.							
2	<b>SISTEMA INTERPORTI</b>	Richiesta di inserimento tra le azioni di Piano di altre misure a favore dell'intermodalità	Gli strumenti a favore dell'intermodalità, rappresentati da interventi normativi autorizzati dalla Commissione europea fino al 31.12.2015, vengono descritti al "Capitolo 10.2 Strumenti di attuazione" del Quadro conoscitivo. Tali strumenti vanno considerati in maniera sinergica rispetto a quanto indicato nella Relazione del Piano che prevede lo studio di nuove forme di incentivazione.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
3	(Ente individuato, ai sensi dell'art. 5 del Dlgs 152/2006, in qualità di soggetto competente in materia ambientale con Delibera della Giunta regionale 2127 dd. 24.09.2009)	-Le valutazioni hanno mero carattere qualitativo e non forniscono stime.	Rilevato che le azioni di Piano non definiscono né interventi puntuali, né tracciati, ma individuano interventi di carattere territoriale, si ritiene che l'elaborazione di qualsivoglia stima risulti poco attendibile.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
3		-Non sono previste azioni specifiche per la riduzione delle emissioni di gas acidi e di emissioni acustiche nel breve periodo, né sono date indicazioni di massima sulle misure di mitigazione.	L'individuazione specifica delle opere di mitigazione o di azioni di riduzione di emissioni sia gassose che acustiche, può essere definita solamente in fase di progettazione o in pianificazione di dettaglio, consentendo al Piano di dare solo indicazioni di carattere generale.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
3		In alcuni casi la valutazione ambientale viene rimandata alla realizzazione dei singoli progetti e/o Piani: pertanto si ritiene non si effettui un'esauritiva valutazione ambientale complessiva.	Il rapporto ambientale effettua una valutazione conformemente al livello informativo e di dettaglio di questo Piano; si è ritenuto opportuno demandare valutazioni specifiche alle fasi di pianificazione di dettaglio e/o di progettazione in quanto in tali fasi gli interventi risulteranno dimensionati e meglio definiti consentendo una valutazione ambientale più completa.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
3		-Si evidenzia la non coerenza di alcune azioni	L'incoerenza è stata evidenziata nel Rapporto	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
		relative alla rete stradale e allo sviluppo di attività portuali, con quanto indicato nel Piano di miglioramento della qualità dell'aria, che individua zone di maggior criticità (tra cui l'area triestina) e ha l'obiettivo di ridurre le emissioni in atmosfera.	Ambientale; il Piano è stato valutato nel suo complesso evidenziando come vi siano azioni che contribuiscono comunque al miglioramento della qualità dell'aria. Inoltre si ritiene che le azioni relative alla rete stradale e allo sviluppo delle attività portuali incidano in minima misura nell'area urbana di Trieste, contesto che presenta sicuramente le maggior criticità relativamente alle emissioni in atmosfera.							
3		-Relativamente al Corridoio V si ritiene che nella VAS non si sia data risposta a quanto rilevato dall'Amministrazione Provinciale nei contributi forniti, anche al fine di valutare i possibili impatti sul territorio triestino nonché gli effetti cumulativi degli interventi previsti dal Piano.	Il Corridoio V è stato recepito tra le azioni di Piano individuando solamente la direttrice e non i tracciati mediante indicazioni specifiche; si ritiene la valutazione ambientale effettuata nel rapporto ambientale sufficientemente esaustiva rimandando ogni specifica valutazione alla fase progettuale, in cui potranno trovar risposta anche i contributi forniti dalla Amministrazione Provinciale. Si ritiene invece utile analizzare l'impatto cumulativo causato dalla sommatoria delle opere previste dal Piano nell'area triestina.	<b>Il Rapporto ambientale sarà integrato mediante analisi e considerazioni ambientali sull'ambito territoriale di Trieste derivanti dall'impatto cumulativo prodotto dagli interventi di Piano.</b>	<b>X</b>					



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Latisana (UD)</b>	Nota del responsabile p.i. Graziano Travaini  Nota Prot. 2199 dd. 28/03/2011	Prot.:7989 dd. 29/03/2011/A/LETT  Data di arrivo 28/03/2011	<b>034</b>

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	QC	Rep Ob	Rapp Cart	N.A.	Relaz	5ª Alleg Relaz
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	Ribadisce le osservazioni formulate nella fase di consultazione rilevando che non sono state accolte o prese nella dovuta considerazione e riformula quindi le conseguenti richieste: -escludere per la natura e le funzioni svolte la SR 354 dall'elenco dalla rete stradale di 1° livello assoggettabile a pedaggio, anche in relazione alla possibile applicazione di fasce di rispetto di 60 metri art. 6 N.A. che sarebbero incompatibili con le condizioni esistenti; -riconsiderare la previsione della variante della SS 14 nel tratto latisanese prevedendo un nuovo tracciato a nord del capoluogo in corrispondenza del confine con il comune di Ronchis, senza interferenze con i centri abitati e attraversando il Tagliamento con un nuovo ponte, secondo la soluzione proposta dallo studio di fattibilità redatto dall'ANAS nel 2005 (il Comune fa richiamo a tavole allegate che non risultano nella documentazione pervenuta agli uffici).	E' obiettivo generale del Piano "perseguire lo sviluppo di una rete regionale di viabilità autostradale e stradale "funzionale e di qualità" correlata con lo sviluppo sostenibile in grado di assicurare nel rispetto dell'ambiente e del territorio un' adeguato livello di servizio per i flussi di traffico anche con l'aumento della sicurezza e la riduzione dell'incidentalità." L' esigenza di rendere assoggettabile a pedaggio la SR 354 è dettata dalle necessità di fluidificare e rendere più sicuro il collegamento tra un nodo strategico regionale (Comune di Lignano) e l'autostrada A4 eliminando le connessioni di scala urbana interferenti. Tale risultato si può ottenere a totale onere del pubblico o attraverso capitale privato. Il Piano prevede anche la seconda opzione realizzabile attraverso lo strumento della finanza di progetto previsto dall'art. 66 della L.R. 23/2007 al fine di verificare "... al contempo le condizioni di minimo costo da parte dell'Amministrazione regionale, di raggiungimento dei massimi standard di qualità ambientale nonché di redditività dell'investimento richiesto al privato che ne assicura la realizzazione e la gestione".( Relazione illustrativa - Cap. 3.5.3) Per quanto riguarda la variante alla SS 14 nel tratto latisanese non risulta all'Amministrazione regionale uno studio di fattibilità dell'ANAS. Il tracciato puramente indicativo inserito nel Piano corrisponde a quello individuato nello strumento urbanistico vigente. Il Piano, comunque, non preclude altre soluzioni possibili, in quanto definisce solo standard funzionali sugli assi primari che collegano nodi di 1° livello. I tracciati riportati nell' Elaborato grafico Tav. 1a	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5°a Alleg Relaz
	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>		rappresentano la situazione della rete viaria attuale con l'individuazione degli interventi da attuarsi distinti in ristrutturazioni dell'esistente e nuove realizzazioni. I tracciati sono indicativi, solo In fase di progettazione potranno essere valutate e definite le soluzioni più idonee.							

<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Trenitalia S.p.A.</b>	Nota del responsabile commerciale dott. Alessandro Fantini  Nota consegnata a mano dd. 28/03/2011	Prot.:7991 dd. 29/03/2011/LETT  Data di arrivo 28/03/2011	<b>035</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA FERROVIARIO</b>	1. In relazione allo studio sull'orario ferroviario che sta conducendo codesta Direzione, si ribadisce l'importanza dei seguenti interventi già previsti nel progetto di Piano: - "raddoppio della linea fra Cervignano Scalo e Udine; - raddoppio della tratta Udine-PM Vat (o, in alternativa, raddoppio della linea di circonvallazione con ingresso a Udine da Udine Parco.	1. Nel condividere la proposta di una previsione, all'interno del Piano del raddoppio della linea fra Cervignano Scalo e Udine nonché del raddoppio della tratta Udine-PM Vat (o, in alternativa, raddoppio della linea di circonvallazione con ingresso a Udine da Udine Parco), si segnala che tali previsioni, sono già presenti all'interno del documento di Piano, eccezion fatta per l'alternativa del raddoppio della linea di circonvallazione che si provvederà ad inserire.	<b>1. Vengono accolte le osservazioni e si apportano le relative modifiche a:</b> • <b>Relazione</b>					X	
		2. Si giudicherebbe con favore la realizzazione di un tronchino idoneo al ricovero di un treno di tipo "navetta" nella stazione di Tarvisio Boscoverde.	2. Nel valutare positivamente la proposta di realizzazione di un tronchino idoneo al ricovero di un treno di tipo "navetta" nella stazione di Tarvisio Boscoverde, e ritenendo la stessa applicabile ad un più ampio contesto si segnala peraltro che la scala di tale intervento non rientra in quella prevista dal Piano.	<b>2. Non si apporta nessuna modifica</b>						
		3. Si crede di dover segnalare anche la necessità di dotare l'impianto di Pordenone di un ulteriore binario servito da marciapiede, qualora trovi conferma l'ipotesi di attestare i treni Regionali in questa stazione; la stessa cosa vale per Sacile, nel caso la scelta dell'attestazione ricadesse su questo impianto.	3. Per quanto concerne la segnalata necessità di dotare l'impianto di Pordenone di un ulteriore binario servito da marciapiede, qualora trovi conferma l'ipotesi di attestare i treni Regionali in questa stazione, ovvero di prevedere tale intervento a Sacile, nel caso la scelta dell'attestazione ricadesse su questo impianto, si rileva che il redigendo PRTPPL prevede l'attestamento dei treni a Udine e non a Pordenone dei treni. Per tale motivo l'osservazione si ritiene superata.	<b>3. Non si apporta nessuna modifica</b>						
		4. Infine, si conferma l'utilità della realizzazione delle lunette a Sacile e a Casarsa	4. In relazione alla rilevata utilità della realizzazione delle lunette a Sacile e a Casarsa	<b>4. Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell'osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5ª Alleg Relaz
	<b>SISTEMA FERROVIARIO</b>	<i>verso Pordenone, al fine di velocizzare i collegamenti rispettivamente da Maniago e da S.Vito al Tagliamento verso il capoluogo di provincia."</i>	verso Pordenone, al fine di velocizzare i collegamenti rispettivamente da Maniago e da S.Vito al Tagliamento verso il capoluogo di provincia, si conferma tale previsione, anche in funzione di una maggiore attrattività a tali collegamenti e delle linee ad essi correlate. Il posizionamento di dettaglio delle lunette è demandata a specifica progettualità. Ed è in tale sede che dovranno essere ricercate le soluzioni di tracciato che consentano anche il temperamento delle esigenze esposte dal Comune di Sacile.							
2	<b>SISTEMA TPL</b>	1. Con riferimento alle Norme di attuazione propone che le caratteristiche qualitative previste per i CIMR siano assunte quale riferimento anche per gli interventi relativi all'intermodalità da prevedersi per stazioni e fermate ferroviarie, con riguardo alle caratteristiche della singola struttura, integrando opportunamente l'articolo 9 delle norme di attuazione.	1. Si condivide la proposta che le caratteristiche qualitative previste per i CIMR siano assunte quale riferimento anche per gli interventi relativi all'intermodalità da prevedersi per stazioni e fermate ferroviarie, con riguardo alle caratteristiche della singola struttura, integrando opportunamente l'articolo 9 delle norme di attuazione, pur con le dovute puntualizzazioni inerenti la scala dell'intervento.	<b>1. Vengono accolte le osservazioni e si apportano le relative modifiche a:</b> • <b>N.A. ,art. 9</b>				<b>X</b>		
		2. Richiede che, nel caso di CIMR non direttamente integrabili alle stazioni ferroviarie, la struttura relativa agli altri modi di trasporto sia ubicata entro una distanza tale da rendere le strutture stese facilmente raggiungibili.	2. Si condivide l'osservazione che nel caso di CIMR non direttamente integrabili alle stazioni ferroviarie, la struttura relativa agli altri modi di trasporto sia ubicata entro una distanza tale da rendere le strutture stese facilmente raggiungibili; Peraltro tale indicazione sarà considerata in sede di redazione del PRTPL dove saranno indicate le relative puntuali caratteristiche.	<b>2. Non si apporta nessuna modifica</b>						
		3. Richiede che la località di Carnia sia individuata quale sede di un CIMR.	3 Si condivide la proposta che la località di Carnia sia individuata quale sede di un CIMR, pertanto si provvederà a modificare il relativo elenco.	<b>3. Vengono accolte le osservazioni e si apportano le relative modifiche a:</b> • <b>QC</b> • <b>N.A. art. 9, comma2, lett. b</b> • <b>Rappresentazioni cartografiche tav. 1a, 1b, 2a, 2b, 3</b>	<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>		

<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>AdriaticGreeNet</b>	Nota consegnata a mano Nota dd. 28/03/2011	Prot.:7997 dd. 29/03/2011/LETT Data di arrivo 28/03/2011	<b>036</b>

<b>Nota</b>	<b>VAS</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>Rapp Amb</b>	<b>Valut Incid</b>	<b>Sintesi non Tecn</b>	<b>TAV 4a</b>	<b>TAV 4b</b>	<b>TAV 4c</b>
1		-Si ritiene opportuno e utile condurre una procedura in ambito transfrontaliero per la verifica delle ipotesi strategiche avanzate dal Piano.	La procedura è stata attivata con la trasmissione della documentazione di Piano al Ministero dell'Ambiente della tutela del territorio e del mare ai sensi dell'art. 32 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.. Le azioni di Piano che connettono il territorio della Regione FVG ai territori circostanti sia interregionali che transfrontalieri, riguardano interventi derivanti da decisioni assunte a livello sovraordinato che già coinvolgono le amministrazioni contermini con attività di progettazione condivisa. Ne consegue che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (con nota prot. 31513 dd. 28.12.2010), sentito il Ministero degli affari esteri ed il Ministero per i beni e le attività culturali, ha ritenuto di non dover attivare le consultazioni transfrontaliere in quanto non sussistono le particolari condizioni negative (impatti ambientali negativi di rilevanza transfrontaliera) conseguenti ad azioni attivate dal Piano.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
1		-Il Rapporto Ambientale presenta delle verifiche di coerenza prive dei necessari dati storici e di tendenza per un'effettiva comprensione, in particolare per gli strumenti di programmazione nazionale (PGTL-2001 e PL-2006) della cui reale effettività sarebbe stato opportuno produrre qualche considerazione. Relativamente alla coerenza con il PURG, datato 1978, si evidenzia la completa assenza di una visione del sistema regionale aggiornata, e la conseguente ipotesi di collocamento dello stesso sugli scenari transnazionali. Ne consegue che le valutazioni di coerenza con la pianificazione esistente risultano aleatorie e mancano di un reale termine di confronto.	Il Rapporto Ambientale ha analizzato la coerenza con gli strumenti di pianificazione e programmazione attualmente in vigore sia a livello nazionale che regionale. Pur confermando che alcune delle indicazioni previste da detti Piani risultano di fatto datate, si ritiene che ulteriori valutazioni di coerenza possono essere effettuate solamente in presenza di nuovi strumenti urbanistici approvati. La pianificazione di carattere infrastrutturale e logistico, ai sensi della Legge regionale 23/2007, è lo strumento di riferimento della futura Pianificazione territoriale regionale in sostituzione del PURG. E' evidente che non viene inserito nel PURG perché fungerà da strumento sostitutivo.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell'osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
1		-Si ritiene particolarmente grave la parziale coerenza con il Piano di miglioramento della qualità dell'aria. La mancata capacità di previsione del contributo del Piano nel raggiungimento dei limiti imposti dal Protocollo di Kyoto è particolarmente grave posto che tale obiettivo è chiaramente indicato nel PGTL.	Conseguentemente il Piano nel suo complesso è in linea con il Protocollo di Kyoto promuovendo il trasferimento del trasporto su rotaia. Il fatto che il Piano prevede alcune opere soprattutto di viabilità non inficia gli obiettivi "ambientali" del Piano.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
1		-Non è accettabile il richiamo ad una mancata rilevazione delle emissioni considerato che molti sono i sistemi di quantificazione degli stessi.	La non completa disponibilità di dati non può condizionare in ogni caso l'attività pianificatoria affidata dal legislatore alla Regione. Va da sé che non appena saranno disponibili ulteriori dati si potrà valutare la possibilità di inserire nuovi parametri ai fini della verifica dell'efficacia del Piano in una successiva fase di revisione.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
1		-Risulta essere gravemente assente, soprattutto per le ipotesi di sviluppo della portualità, la valutazione di coerenza con le previsioni di cui alla Raccomandazione adottata dal Consiglio e dal Parlamento europeo il 30.05.2002 relativa alla gestione integrata delle zone costiere.	Il Piano predispone delle azioni di tipo integrato prospettando il coordinamento regionale delle infrastrutture logistiche e della portualità in un'ottica di gestione integrata del territorio coinvolgendo gli enti locali e i soggetti istituzionali pubblici e privati gestori dei porti.  Il Rapporto Ambientale prende in considerazione quali obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale i documenti indicati al capitolo 5 (pag. 62) del Rapporto stesso. Per il carattere strategico del documento citato ed i principi generali contenuti e non attuati nell'area in esame non si ritiene necessario inserire all'interno della valutazione di coerenza anche la Raccomandazione adottata dal Consiglio e dal Parlamento europeo il 30.05.2002, in quanto il Piano recepisce e integra a scala regionale le strategie contenute nel Piano nazionale delle infrastrutture e della logistica.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Monfalcone (GO)</b>	Nota del Direttore arch. Maurizio Gobbatto Nota Prot. 9753 dd. 29/03/2011 anticipata a mano in data 28.03.2011	Prot.:7998 dd. 29/03/2011/A/RR+MAIL  Data di arrivo 28/03/2011	<b>037</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA FERROVIARIO</b>	1. Il Comune fa presente che il Piano dovrebbe rivedere la linea ferroviaria AV/AC secondo quanto prospettato dal Progetto preliminare presentato a dicembre 2010.	1. Come indicato al comma 2 dell'art. 8 delle N.A., con riferimento alla linea AV/AC, il Piano, considera graficamente la direttrice della futura linea. La puntuale definizione del tracciato sarà oggetto di valutazione, assieme agli enti locali interessati, in sede di analisi progettuale.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		2. Propone la dismissione binario unico di collegamento della linea Trieste Venezia con la linea Trieste Udine, via Gorizia adibita oggi solo al trasporto merci.	2. Il binario in questione risulta in esercizio. Obiettivo primario del Piano è la valorizzazione del patrimonio infrastrutturale ferroviario esistente. Pertanto, quantomeno sino ad avvenuta realizzazione di tutte le opere previste dalla nuova progettazione AV/AC nell'area in questione, la proposta di dismissione della tratta in questione non viene accolta.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		3. Propone la dismissione della linea di terzo livello Ronchi Sud-Panzano Cantiere navale	3. Il Piano individua la rete articolata in tre livelli e definisce le azioni sul primo e sul secondo livello. La richiesta di eliminazione incide sulla rete di terzo livello, che può essere attuata autonomamente dalle previsioni del Piano, dal soggetto gestore della linea.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		4. Differmità tra quanto affermato nel progetto preliminare AV/AC che prevede una fascia di rispetto di 75 metri e quanto previsto dalle N.A. art. 10 comma 2 (60 metri.)	4. Il Progetto preliminare prevede fasce di rispetto di 75 mt, l'osservazione viene accolta e le N.A. vengono modificate.	<b>Vengono accolte le osservazioni e si apportano le relative modifiche a:</b> • <b>N.A. art.10, comma 2</b>					<b>X</b>	
2	<b>SISTEMA PORTUALE</b>	Osserva che la Pianificazione degli interventi relativi al Piano del Porto di Monfalcone sono da aggiornare nei tempi e nelle fasi anche alla luce delle priorità di azione identificate.	L'elaborazione del nuovo Piano regolatore del Porto, attribuito recentemente alla competenza, della Regione sarà coerente con i contenuti del Piano, sia per quanto riguarda la tipologia delle infrastrutture e loro dimensionamento sia per quanto riguarda le azioni di governance e relative tempistiche.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota..	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
3		<p>1. Sono state formulate le seguenti osservazioni di carattere generale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-si ritiene indispensabile un coordinamento degli strumenti urbanistici con le determinazioni assunte ai sensi della classificazione acustica del territorio comunale in considerazione dell'esistenza di un'ipotesi di Piano comunale di classificazione acustica di cui all'art. 23 della L.R. 16/2007;</li> <li>- ai sensi dell'art. 2 del D.M. 29.11.2000 sussiste l'obbligo per l'ente gestore dell'infrastruttura di trasporto di presentare i piani di contenimento e abbattimento del rumore prodotto nell'esercizio dell'infrastruttura e definizione delle modalità operative per gli eventuali superamenti dei limiti previsti;</li> <li>-nelle fasi di cantiere la riduzione di superficie di prati stabili (L.R. 9/2005) può essere consentita previa autorizzazione rilasciata dal competente Servizio Regionale, a fronte di interventi compensativi o depositi cauzionali;</li> <li>-nelle fasi di cantiere l'impermeabilizzazione di vaste aree costituirà oltre la scomparsa della risorsa suolo, anche la perdita di funzioni produttive e di conservazione della natura nonché inquinamento da fonti diverse da quelle agricole; si dovranno individuare le opportune compensazioni;</li> </ul> <p>A seguito di tali osservazioni si richiede di analizzare l'impatto generato dalla sommatoria delle opere previste ed esistenti (AV/AC, Polo Intermodale, aeroporto, strade statali ecc.) relativamente alle componenti inquinanti sopra descritte, ed individuare le opportune misure di mitigazione.</p> <p>Si evidenzia la particolare fragilità geologica del territorio che necessita valutazioni su impatti di qualsiasi opera su suolo e sottosuolo.</p>	<p>1. L'osservazione appare condivisibile e conseguentemente viene analizzato l'impatto cumulativo causato dalla sommatoria delle opere previste dal Piano; l'individuazione specifica delle opere di mitigazione può essere puntualmente definita solamente in fase di progettazione, consentendo al Piano di dare solo indicazioni tipologiche approfondite sia pur di carattere generale. Inoltre, le schede di valutazione degli impatti relativi a ogni singola azione stabiliscono di considerare le relazioni e le possibili sinergie tra le infrastrutture esistenti e le azioni di piano ricadenti in un medesimo contesto territoriale.</p>	<p><b>Viene accolta la richiesta inserendo un capitolo relativo agli impatti cumulativi causati dalla sommatoria di opere previste dal Piano in un determinato contesto territoriale.</b></p>	X					
3		<p>2. Si suggerisce di aggiungere i seguenti indicatori:</p>	<p>2. Gli indicatori suggeriti possono essere inseriti ed integrati nel Rapporto ambientale; si</p>	<p><b>Viene accolta la richiesta inserendo nel Rapporto ambientale gli indicatori per i</b></p>	X					

Nota..	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- componente rumore: numero di ricettori sensibili ricadenti nelle fasce di pertinenza delle infrastrutture da realizzare;</li> <li>- componente suolo: percentuale di superficie impermeabilizzata rispetto alla superficie di suolo naturale;</li> <li>- componente acque sotterranee: qualità chimico fisiche delle acque sotterranee;</li> <li>- componente vegetazione, flora, fauna: numero di interventi, estensione e tipologia di eventuali mitigazioni e compensazioni naturalistico ambientali.</li> </ul>	dovrà verificare la presenza di dati recenti e validati che possano caratterizzare le tematiche proposte; Ove questi non risultassero reperibili si provvederà comunque ad una loro considerazione ai fini del piano del monitoraggio demandando l'attivazione degli stessi all'effettiva rilevazione dei dati.	<b>quali si dispone di dati recenti e validati; gli altri potranno essere considerati ai fini del monitoraggio.</b>						



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Turriaco (GO)</b>	Nota del responsabile servizio tecnico ing. Giovanni Rodà Nota consegnata a mano dd. 28/03/2011	Prot.:7999 dd. 29/03/2011/A/MANO Data di arrivo 28/03/2011	<b>038</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA FERROVIARIO</b>	1. Richiesta di stralcio dell'ipotesi progettuale della racchetta collegamento ferroviario Redipuglia – Ronchi –Aeroporto in quanto ipotesi superata.	1.Si accoglie l'osservazione eliminando il riferimento all'ipotesi progettuale della racchetta effettivamente superata dall'ultima versione della progettazione preliminare della linea Ronchi Sud-Trieste.	<b>Vengono accolte le osservazioni e si apportano le relative modifiche a:</b> • <b>Relazione</b> • <b>Rappresentazioni cartografiche Tav. 2 a e 3</b>			X		X	
		2. Osservazioni su AV/AC già presentate in sede di consultazioni sul progetto preliminare AV/AC.	2. Come indicato al comma 2 dell'art. 8 delle N.A., con riferimento alla linea AV/AC, Il Piano, considera graficamente la direttrice della futura linea. La puntuale definizione del tracciato sarà oggetto di valutazione, assieme agli enti locali interessati, in sede di analisi progettuale.	<b>2. Non si apporta nessuna modifica</b>						

<b>Nota</b>	<b>VAS</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>Rapp Amb</b>	<b>Valut Incid</b>	<b>Sintesi non Tecn</b>	<b>TAV 4a</b>	<b>TAV 4b</b>	<b>TAV 4c</b>
2		1. Sono state formulate le seguenti osservazioni di carattere generale: -si ritiene indispensabile un coordinamento degli strumenti urbanistici con le determinazioni assunte ai sensi della classificazione acustica del territorio comunale in considerazione dell'esistenza di un'ipotesi di Piano comunale di classificazione acustica di cui all'art. 23 della L.R. 16/2007; - ai sensi dell'art. 2 del D.M. 29.11.2000 sussiste l'obbligo per l'ente gestore dell'infrastruttura di trasporto di presentare i piani di contenimento e abbattimento del rumore prodotto nell'esercizio dell'infrastruttura e	1. L'osservazione appare condivisibile e conseguentemente viene analizzato l'impatto cumulativo causato dalla sommatoria delle opere previste dal Piano; l'individuazione specifica delle opere di mitigazione può essere puntualmente definita solamente in fase di progettazione, consentendo al Piano di dare solo indicazioni tipologiche approfondite sia pur di carattere generale. Inoltre, le schede di valutazione degli impatti relativi a ogni singola azione stabiliscono di considerare le relazioni e le possibili sinergie tra le infrastrutture esistenti e le azioni di piano ricadenti in un medesimo contesto territoriale.	<b>Viene accolta la richiesta inserendo un capitolo relativo agli impatti cumulativi causati dalla sommatoria di opere previste dal Piano in un determinato contesto territoriale</b>	X					

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell'osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
		<p>definizione delle modalità operative per gli eventuali superamenti dei limiti previsti;</p> <p>-nelle fasi di cantiere la riduzione di superficie di prati stabili (L.R. 9/2005) può essere consentita previa autorizzazione rilasciata dal competente Servizio Regionale, a fronte di interventi compensativi o depositi cauzionali;</p> <p>-nelle fasi di cantiere l'impermeabilizzazione di vaste aree costituirà oltre la scomparsa della risorsa suolo, anche la perdita di funzioni produttive e di conservazione della natura nonché inquinamento da fonti diverse da quelle agricole; si dovranno individuare le opportune compensazioni;</p> <p>A seguito di tali osservazioni si richiede di analizzare l'impatto generato dalla sommatoria delle opere previste ed esistenti (AV/AC, Polo Intermodale, aeroporto, strade statali ecc.) relativamente alle componenti inquinanti sopra descritte, ed individuare le opportune misure di mitigazione.</p> <p>Si evidenzia la particolare fragilità geologica del territorio che necessita valutazioni su impatti di qualsiasi opera su suolo e sottosuolo.</p>								
2		<p>2. Si suggerisce di aggiungere i seguenti indicatori:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- componente rumore: numero di ricettori sensibili ricadenti nelle fasce di pertinenza delle infrastrutture da realizzare;</li> <li>- componente suolo: percentuale di superficie impermeabilizzata rispetto alla superficie di suolo naturale;</li> <li>- componente acque sotterranee: qualità chimico fisiche delle acque sotterranee;</li> <li>- componente vegetazione, flora, fauna: numero di interventi, estensione e tipologia di eventuali mitigazioni e compensazioni naturalistico ambientali.</li> </ul>	<p>2. Gli indicatori suggeriti possono essere inseriti ed integrati nel Rapporto ambientale; si dovrà verificare la presenza di dati recenti e validati che possano caratterizzare le tematiche proposte; ove questi non risultassero reperibili si provvederà comunque ad una loro considerazione ai fini del piano del monitoraggio demandando l'attivazione degli stessi all'effettiva rilevazione dei dati.</p>	<p><b>Viene accolta la richiesta inserendo nel Rapporto ambientale gli indicatori per i quali si dispone di dati recenti e validati; gli altri potranno essere considerati ai fini del monitoraggio.</b></p>	<b>X</b>					

<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Zoppola (UD)</b>	Nota del Sindaco dott. Angelo Masotti Cristofoli  Nota consegnata a mano dd. 28/03/2011	Prot.:8003 dd. 29/03/2011/A/MANO  Data di arrivo 28/03/2011	<b>039</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	Rilevato che il territorio comunale è interessato dalla SS 13 e dal collegamento "Cimpello-Sequals-Gemona" formula alcune proposte che hanno lo scopo di costituire un'alternativa all'asse della SS 13 e di verificare la possibilità di realizzare connessioni dirette fra la "Cimpello-Sequals-Gemona" e le prospicienti aree produttive di Zoppola e Fiume Veneto. Si propone Un modesto arretramento verso nord della futura barriera autostradale prevista nello studio di fattibilità a ridosso del confine tra i due Comuni, in modo da consentire la realizzazione di uno svincolo all'altezza delle due zone artigianali; Per quanto riguarda il tratto della SS 13 ricadente nel territorio comunale vengono riproposte le conclusioni della Commissione consiliare nell'ambito ove vengono rilevati i punti di criticità e formulate alcune proposte di intervento con riferimento a tre macroargomenti di riflessione ( zone puntuali di intervento, vincoli di immissione ed uscita e valutazione sui livelli di scorrimento).	Compito del Piano non è quello di definire soluzioni progettuali ma di costituire, in una logica di sistema, il riferimento essenziale per lo sviluppo di una rete regionale di viabilità autostradale e stradale "funzionale e di qualità " in grado di assicurare nel rispetto dell'ambiente e del territorio un' adeguato livello di servizio. Le proposte formulate non possono essere considerate motivo di modifica del Piano adottato. Le argomentazioni rientrano già nelle previsioni del Piano. Si prende comunque atto delle osservazioni che potranno costituire, nel corso dello sviluppo progettuale degli interventi, validi elementi di approfondimento e verifica.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Gorizia</b>	Nota del responsabile dott. Marco Muzzatti  Nota consegnata a mano dd. 28/03/2011	Prot.:8007 dd. 29/03/2011/A/MAIL  Data di arrivo 28/03/2011	<b>040</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA FERROVIARIO</b>	<p>1. Con riferimento alla Zona SDAG – Autoporto – Zona Confinaria di Sant’Andrea. Sottolinea che l’area in oggetto è di primario interesse anche per il progetto strategico ADRIA A che prevede per l’area la progettazione e successiva realizzazione di una lunetta di collegamento ferroviario che integra il noto progetto di una metropolitana leggera di superficie che dedicata alla mobilità di persone e merci, percorrerà il cosiddetto “ring” di Gorizia-Adria A per congiungere rapidamente Gorizia-Nova Gorica-Sempeter-Vrtojba-Sezana-Divaca-Koper-Capodistria-Trieste--Monfalcone-Ronchi dei Legionari- Fogliano-Gradisca d’Isonzo–Gorizia e in ciò, adeguarsi anche agli sviluppi infrastrutturali degli altri noti due “ring” tangenti, riferiti uno all’aeroporto di Venezia (con conseguente indispensabilità del mantenimento del raccordo ferroviario che a Ronchi Sud raccorda la tratta Venezia Trieste con il citato “ring” di Gorizia) e l’altro quello di Ljubljana.</p> <p>In tal ambito non va dimenticata la presenza della avio superficie “Duca d’Aosta” (sedime di circa 1.300.000 mq. di superficie nei comuni di Gorizia e di Savogna d’Isonzo) con tutte le possibili ricadute relative.</p>	<p>1. Si condivide la opportunità di un approfondimento in riferimento al grado di definizione dell’area tema di osservazione su cui è prevista la realizzazione della lunetta di collegamento ferroviario e sul Progetto Adria A. L’osservazione viene accolta procedendo ad una integrazione alla relazione.</p> <p>Quanto al binario di collegamento tra la linea Trieste Venezia e Trieste Udine via Gorizia, si condivide ribadendo la necessità del mantenimento in esercizio della rete ferroviaria esistente.</p>	<p><b>Viene accolta l' osservazione e si apporta la relativa modifica a:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Relazione</b></li> </ul>					<b>X</b>	



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di Gemona del Friuli (UD)</b>	Nota via mail del Responsabile di settore geom. Adriano Seculin  Nota via mail. dd. 28/03/2011	Prot.:8015 dd. 29/03/2011/A/MAIL  Data di arrivo 28/03/2011	<b>041</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	Vengono formulate osservazioni di carattere generale riguardanti il territorio comunale. In merito alle ristrutturazioni previste sulle strade di primo livello auspica che nel tratto della SS 13 che attraversa l'abitato di Gemona del Friuli siano previsti interventi volti ad eliminare le intersezioni semaforiche, come peraltro citato nelle N.A., con l'inserimento di rotonde di adeguato raggio al fine di garantire uno scorrimento regolare dei flussi leggeri e pesanti eliminando in particolar modo il sovraccarico in determinati periodi. Con riferimento alla previsione della nuova viabilità Sequals-Gemona viene considerata strategica la risoluzione del nodo di interscambio esistente all'altezza del casello autostradale Gemona-Osoppo e la necessità primaria di creare in tale punto, a cavallo dei due comuni, un parcheggio di interscambio tra la mobilità "veloce" autostradale e lenta della SP 49 al fine di incentivare il comodo e ordinato utilizzo da parte di pendolari che quotidianamente utilizzano l'arteria l'autostrada.	Le argomentazioni rientrano già nelle previsioni del Piano Si prende comunque atto delle osservazioni fornite che potranno costituire, nel corso dello sviluppo progettuale degli interventi, validi elementi di approfondimento e verifica.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Comune di San Giorgio della Richinvelda (PN)</b>	Nota via mail del sindaco Anna Maria Papais  Nota mail dd. 28/03/2011	Prot.:8020 dd. 29/03/2011/A/LETT+MAIL  Data di arrivo 28/03/2011	<b>042</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	<p>Le osservazioni si riferiscono specificatamente all'intervento "completamento Piandipan-Sequals fino a Gemona". Viene richiesto di:</p> <p><i>"- mascherare la strada con adeguate barriere antirumore e acustiche soprattutto per preservare l'habitat ZPS Magredi di Pordenone;</i></p> <p><i>- avere uno studio adeguato per l'impatto ambientale della ristrutturazione;</i></p> <p><i>- mantenere assolutamente l'uscita zona "fornaci vecchie" con esclusione di uscita ai mezzi pesanti visto il divieto sulla SP 27;</i></p> <p><i>- prestare attenzione, in caso di ampliamento, ad eventuali espropri viste le caratteristiche di agricoltura intensiva della zona;</i></p> <p><i>- attuare un processo di partecipazione con l'Ente Comune che ha le conoscenze adeguate del territorio, della popolazione e della struttura economica."</i></p>	<p>Compito del Piano non è quello di definire soluzioni progettuali ma di costituire, in una logica di sistema, il riferimento essenziale per lo sviluppo di una rete regionale di viabilità autostradale e stradale "funzionale e di qualità " in grado di assicurare nel rispetto dell'ambiente e del territorio un' adeguato livello di servizio.</p> <p>Le richieste si rapportano ad attività che riguardano le fasi di sviluppo progettuale e non possono essere motivo di modifica del Piano adottato.</p> <p>Si prende comunque atto delle osservazioni che potranno costituire, nel corso dello sviluppo progettuale degli interventi, validi elementi di approfondimento e verifica.</p> <p>Si rammenta altresì che il progetto dell'opera dovrà essere sottoposto a VIA come da normativa vigente D.Lgs. 152/2006 , quindi nelle fasi di definizione del progetto dovranno essere considerate tutte le tematiche ambientali e le misure di mitigazione necessarie.</p> <p>E' assicurato il coinvolgimento del Comune, con riferimento al progetto prescelto, sia per quanto riguarda gli aspetti urbanistici che per quelli ambientali nell'ambito delle rispettive procedure.</p> <p>Le argomentazioni rientrano già nelle previsioni del Piano e pertanto non si apporta alcuna modifica.</p>	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						



<i>Proponente osservazioni</i>	<i>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</i>	<i>Protocollo e Data di arrivo</i>	<i>N.Progr.</i>
<b>Sig. Edi Rino Garlatti (Forgaria nel Friuli UD)</b>	Nota via mail del proponente  Nota via mail dd. 28/03/2011	Prot.:8023 dd. 29/03/2011/A/MAIL  Data di arrivo 28/03/2011	<b>043</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	Relativamente all'opera denominata Piandipan-Sequals-Gemona vengono rilevate ed evidenziate incongruenze di pianificazione-programmazione e incongruenze nei requisiti costruttivi in rapporto con la funzione svolta di collegare direttamente i sistemi autostradali. Con riferimento alle considerazioni svolte viene chiesto come mai l'opera non abbia, non solo caratteristiche autostradali, ma anche i requisiti costruttivi (categoria A) riconducendo quindi tale intervento all'esclusiva competenza statale.	Il Piano prevede il collegamento ma non individua le forme di realizzazione. Nel caso fosse scelta la modalità realizzativa del project – financing, il progetto dovrà essere esplicitamente previsto dagli strumenti di Pianificazione. La scelta di realizzare l'opera con project financing. deriva dalla sostenibilità progettuale da verificarsi nell'ambito della valutazione del progetto preliminare nel quale è compreso un approfondimento dello studio dei flussi di traffico che dovrà precisare con maggior approfondimento le indicazioni dello studio di fattibilità posto a base della gara. In ordine a quest'ultima il Piano prevede che tale collegamento possa essere soggetto a pedaggio, pertanto le caratteristiche costruttive e geometriche funzionali delle strade assoggettabili a pedaggio sono classe funzionale A o classe funzionale B. Il Piano prospetta, nell'ipotesi di realizzazione dell'opera con la modalità del project financing, la categoria B di competenza regionale. Qualora non fosse possibile attivare tale modalità realizzativa, l'opera rientrerebbe in categoria ordinaria di viabilità C1).	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

<b>Nota</b>	<b>VAS</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>Rapp Amb</b>	<b>Valut Incid</b>	<b>Sintesi non Tecn</b>	<b>TAV 4a</b>	<b>TAV 4b</b>	<b>TAV 4c</b>
2		-Si contesta l'intero contenuto relativo alla valutazione degli scenari alternativi dell'azione n. 11 (completamento del collegamento Piandipan-Sequals-Gemona) adducendo al fatto che si fa riferimento ad un'opera (concretizzata con DGR n. 2830 dd. 17.12.2009) diversa da quella inserita nella	L'azione rientra tra gli interventi appartenenti al Sistema archi e nodi della rete infrastrutturale regionale individuata dal Piano. Il tracciato sarà definito nelle successive fasi progettuali. Si evidenzia che il Piano non individua una tipologia di sezione stradale ma ipotizza la realizzazione di una viabilità assoggettabile a pedaggio. Il Piano	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell'osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
		legge obiettivo. Ciò ha innescato incomprensioni su quale opera prevede il Piano (Autostrada, Superstrada, 2 corsie o 4 corsie).	nell'indicare la possibilità di utilizzo del project financing. Nello specifico, per la realizzazione dell'opera si prevede l'utilizzo della categoria B) qualora venga realizzato in project financing. La realizzazione dell'intervento si può ottenere a totale onere del pubblico o attraverso capitale privato. Il Piano include la possibilità di realizzare l'intervento attraverso lo strumento della finanza di progetto previsto dall'art. 66 della L.R. 23/2007. Qualora non fosse possibile attivare tale modalità realizzativa, l'opera rientrerebbe in categoria ordinaria di viabilità C1).							
2		-Nella Valutazione di incidenza viene riscontrata la grave mancanza di ogni riferimento all'incidenza dell'azione n. 11 (completamento del collegamento Piandipan-Sequals-Gemona) con la riserva naturale regionale del lago di Cornino, nello specifico al progetto di reintroduzione del grifone.	La valutazione d'incidenza, ai sensi dell'art. 5 del DPR n. 357/1997, viene sviluppata per le azioni che interessano i proposti siti di importanza comunitaria (SIC), i siti di importanza comunitaria (SIC), le zone speciali di conservazione (ZSC) e le zone di protezione speciale (ZPS) presenti sul territorio regionale. Conseguentemente gli aspetti naturalistici della riserva potranno invece essere ricompresi negli elaborati da sottoporre a Valutazione Impatto Ambientale relativamente al progetto dell'infrastruttura in esame.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

<i>Proponente osservazioni</i>	<i>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</i>	<i>Protocollo e Data di arrivo</i>	<i>N.Progr.</i>
<b>Aeroporto Friuli Venezia Giulia di Ronchi dei Legionari (GO)</b>	Nota via mail della segreteria del Direttore dott. Paolo Stradi  Nota mail dd. 25/03/2011 e Nota ufficiale inviata in data 28/03/2011	Prot.:8043 dd. 29/03/2011/A/RR+MAIL  Data di arrivo 25/03/2011	<b>044</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA AEROPORTUALE</b>	Propone una integrazione ai dati del quadro conoscitivo e della Relazione per quanto riguarda il Polo intermodale.	Si accoglie l'osservazione e si provvede alle modifiche del Quadro conoscitivo e della Relazione.	<b>Vengono accolte le osservazioni e si apportano le relative modifiche a:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quadro conoscitivo</li> <li>• Relazione</li> </ul>	<b>X</b>				<b>X</b>	



<i>Proponente osservazioni</i>	<i>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</i>	<i>Protocollo e Data di arrivo</i>	<i>N.Progr.</i>
<b>Provincia di Gorizia</b>	Nota inviata dal Direttore ing. Flavio Gabrielcig  Nota Prot. 11153 dd. 04/04/2011	Prot.:8962 dd. 06/04/2011/A/LETT  Data di arrivo 06/04/2011	<b>045</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA FERROVIARIO-</b>	La Provincia fa proprie le osservazioni dei comuni del mandamento sul nuovo progetto preliminare AV/AC e chiede: -analisi costi – benefici; -analisi trasportistica; -costituzione di un tavolo permanente; -riconoscimento del raccordo per Gorizia come opera complementare; -progettazione di un nuovo collegamento tra le due linee Trieste–Venezia e Trieste–Udine in modo da servire il Polo intermodale di Ronchi.	Come già evidenziato nelle risposte alle rispettive osservazioni dei Comuni del mandamento, al comma 2 dell'art. 8 delle N.A., in riferimento alla linea AV/AC, Il Piano, considera graficamente la direttrice della futura linea. La puntuale definizione del tracciato sarà oggetto di valutazione, assieme agli enti locali interessati, in sede di analisi progettuale. Le richieste saranno oggetto di analisi nell'ambito delle consultazioni istituzionali su tale progetto Nell'ambito di tali considerazioni si evidenzia, inoltre, che il Consiglio regionale ha destinato adeguate risorse finanziarie per un tecnico scelto dai Comuni attraversati dal progetto AV/AC per approfondire nell'ambito delle Autonomie locali le tematiche relative al progetto. Con riferimento alle richieste sulle nuove linee si evidenzia che recentemente la UE ha dato via libera alle risorse per la realizzazione della fermata per il Polo. La possibilità di mantenere collegata Gorizia al sistema aeroportuale sarà valutato nell'ambito del progetto preliminare AV/AC e nell'ambito delle condizioni che la Giunta regionale potrà porre ai fini dell'intesa sulla localizzazione.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
2	<b>SISTEMA PORTUALE</b>	1. Proposta di aggiornamento dei tempi dell'escavo, dell'approvazione della variante al Piano regolatore del Porto di Monfalcone e di alcuni interventi puntuali.	1. L'amministrazione ha affidato in delegazione i lavori di escavo del Canale che prevede la realizzazione dell'opera entro tre anni, pertanto si provvede a modificare la tempistica del cronoprogramma.	<b>1. Si accoglie l'osservazione con le modifiche alla Relazione</b>					<b>X</b>	
		2. Non sono chiare le vocazioni dei singoli porti regionali.	2. La classificazione dei Porti spetta allo Stato, Trieste è classificato porto internazionale, Monfalcone Porto di interesse nazionale anche se di competenza regionale e Porto Nogaro porto di interesse regionale. Il Piano non ha compiti di indirizzo del mercato ma riconosce la necessità di	<b>2. Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	QC	Rep Ob	Rappr Cart	N.A.	Relaz	5ª Alleg Relaz
			potenziamento infrastrutturale degli scali attuando il necessario coordinamento attraverso opportune forme di governance che saranno più puntualmente individuate dall'organo politico.							
3	<b>SISTEMA INTERPORTI</b>	Segnalazione che in Relazione e nelle N.A. viene riconosciuta la vocazione retroportuale dell'interporto di Gorizia ma non nella cartografia.	La cartografia individua soltanto le attività prevalenti. Verrà introdotta una nuova simbologia grafica che individua le attività rilevanti ancorchè non prevalenti.	<b>Vengono accolte le osservazioni e si apportano le relative modifiche a:</b> • <b>Tav. 2a, 2b, 3.</b>			<b>X</b>			
4	<b>SISTEMI DI GOVERNANCE</b>	Richieste di modifica legislativa per attribuire alle Province un ruolo attuativo del Piano Infrastrutture.	La modifica richiesta non attiene ad uno strumento amministrativo quale il Piano ma al legislatore.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

<i>Proponente osservazioni</i>	<i>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</i>	<i>Protocollo e Data di arrivo</i>	<i>N.Progr.</i>
<b>Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Zona dell'Aussa Corno</b>	Nota del Direttore ing. Marzio Serena  Nota prot. 1335 dd. 21/03/2011	Prot.:8972 dd. 06/04/2011/A/LETT  Data di arrivo 06/04/2011	<b>046</b>

<b>Nota..</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5°a Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA'</b>	Il Consorzio evidenzia di essere stato delegato dall'Amministrazione regionale allo sviluppo progettuale dell'intervento relativo al collegamento della ZI dell'Aussa Corno con la SS.14 , rientrante nel più ampio contesto dei "Collegamenti infrastrutturali interessanti la Zona Industriale dell'Aussa Corno e il suo raccordo con la A4" che costituiscono parte della programmazione strategica regionale. Nella documentazione del Piano non emerge l'evidenza di tali collegamenti. Chiede pertanto il loro inserimento nel Piano	L'osservazione viene accolta in quanto si rileva che l'intervento denominato "Collegamenti infrastrutturali interessanti la Zona Industriale dell'Aussa Corno e raccordo con la A4" , da tempo programmato dall'Amministrazione regionale, risulta già richiamato nel QC tra gli interventi della pianificazione strategica regionale ma non è stato erroneamente riportato nella restante documentazione. L'osservazione viene pertanto accolta e la documentazione del Piano adeguatamente integrata in coerenza con il QC.	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche a:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Relazione</b></li> <li>• <b>Allegato 5a</b></li> </ul> <b>Conseguentemente si provvede a recepire tali modifiche anche negli elaborati di VAS.</b>					X	X



<i>Proponente osservazioni</i>	<i>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</i>	<i>Protocollo e Data di arrivo</i>	<i>N.Progr.</i>
<b>Comunità montana della Carnia</b>	Nota del Commissario straordinario Giovanni Battista Somma dd. 08 giugno 2011	Prot.:15293 dd. 16/06/2011/A/LETT	<b>047</b>

<b>Nota</b>	<b>Tema</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione</b>	<b>QC</b>	<b>Rep Ob</b>	<b>Rappr Cart</b>	<b>N.A.</b>	<b>Relaz</b>	<b>5ª Alleg Relaz</b>
1	<b>SISTEMA VIABILITA-</b>	Viene richiesto l'inserimento del Traforo di Monte Croce Carnico nelle opere previste dal Piano considerandolo di importanza economica fondamentale per il territorio regionale	Viene ritenuta la segnalazione interessante e meritevole di considerazione ma non in un ottica di medio periodo. La sua inseribilità nel Piano in quanto a valenza transfrontaliera è demandata al monitoraggio dell'efficacia delle azioni del Piano nel breve termine.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						



<b>Proponente osservazioni</b>	<b>Documento e Data di formulazione Protocollo e Data di partenza dell'osservazione</b>	<b>Protocollo e Data di arrivo</b>	<b>N.Progr.</b>
<b>Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente</b>	Nota del Direttore tecnico – Scientifico Dott. Giorgio Mattassi  Nota prot. 2951/2011/DS/74	Prot.: 0009817/A dd. 14/04/2011  Data di arrivo 14/04/2011	<b>48</b>

<b>Nota</b>	<b>VAS</b>	<b>Argomentazione</b>	<b>Deduzioni istruttorie</b>	<b>Modifiche proposte al piano in accoglimento dell'osservazione</b>	<b>Rapp Amb</b>	<b>Valut Incid</b>	<b>Sintesi non Tecn</b>	<b>TAV 4a</b>	<b>TAV 4b</b>	<b>TAV 4c</b>
		- CAP 2. - Relativamente alla tematica Aria manca il riferimento al D.Lgs. 155/2010 e relativamente al risparmio energetico e l'inquinamento luminoso manca il riferimento alla L.R. 15/2007.	L'osservazione viene accolta e si inseriscono i riferimenti alla normativa indicata.	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche al Rapporto Ambientale</b>	<b>X</b>					
		- CAP 3.1 - Si ritiene che "Promuovere il trasferimento del trasporto merci e di persone da gomma a ferro/acqua ..." non sia in linea con il "Potenziamento della rete autostradale ...".	Si evidenzia come il potenziamento della rete vada a incidere positivamente sulla sicurezza stradale e conseguentemente a migliorare la qualità di vita. L'attuazione dell'obiettivo relativo al potenziamento della rete viaria interviene dove l'offerta è insufficiente. Il piano analizza i punti di attraversamento delle merci e constata che il traffico da e per l'est predilige l'asse autostradale che passa per Gorizia. Non risultando attuabili altre modalità di trasporto se non quella su gomma, rilevata la mancanza di rete ferroviaria idonea negli Stati confinanti, si è ritenuto che il potenziamento dell'asse vada a risolvere le attuali criticità.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		- CAP 3.2 - Non risulta chiara la motivazione che ha portato alla distinzione tra azioni individuate nelle norme, in relazione e azioni complementari al Piano all'interno del Repertorio obiettivi.	Si prende atto della segnalazione e si provvede a chiarire il concetto delle azioni complementari. Alla luce della specificazione del concetto di complementarietà alcune azioni vengono eliminate dall'elaborato "Repertorio e Obiettivi".	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche all'elaborato "Repertorio e Obiettivi"</b>						
		- CAP 3.2 - Si ritiene utile inserire tra le azioni la creazione di una banca dati unica relativa ai flussi dei trasporti.	Le Norme Tecniche di attuazione prevedono la realizzazione della rete di monitoraggio dei flussi di traffico sulla rete stradale regionale (art. 5 comma 6). La rete di monitoraggio è già in fase di realizzazione.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		- CAP 3.3 - Osservazione al punto 2 pag 24 R.A.: si rileva che per alcune azioni si	Si prende atto dell'osservazione ma si evidenzia che le azioni in esame vengono comunque	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell'osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
		demanda la valutazione delle interferenze ambientali alle fasi successive (pianificazione di dettaglio o progettazione).	analizzate nel procedimento di VAS del Piano, demandando solamente le valutazioni di dettaglio alle fasi successive di attuazione.							
		- CAP 4.1 – Si riscontra la non coerenza tra l'obiettivo "Perseguire la razionale utilizzazione del sistema infrastrutturale di trasporto mediante la riqualificazione della rete esistente ..." e "Sviluppare la realizzazione dei collegamenti autostradali e ferroviari rientranti nella programmazione comunitaria".	Non si ravvisa l'incoerenza poiché la razionale utilizzazione del sistema infrastrutturale esistente può prevedere anche la realizzazione di nuove infrastrutture (si sottolinea a titolo di esempio: in caso di collegamenti mancanti o di archi particolarmente congestionati, la realizzazione di nuove infrastrutture serve proprio a razionalizzare e riqualificare l'esistente). Inoltre si evidenzia che il Piano recepisce la programmazione comunitaria.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		- CAP 4.1 – non sono presenti obiettivi specifici e azioni nell'ambito dello sviluppo della rete di viabilità volte a perseguire obiettivi correlati allo sviluppo sostenibile e al rispetto dell'ambiente e del territorio.	Uno degli obiettivi strategici del Piano è la diminuzione degli spostamenti su gomma, obiettivo che si ritiene correlato allo sviluppo sostenibile. La razionalizzazione della rete stradale si ottiene attraverso: l'individuazione di corridoi funzionali oggetto di potenziamento e di sviluppo, la realizzazione, dove è necessario, di nuove strade che vanno a costituire un potenziamento degli stessi e la riqualificazione delle infrastrutture esistenti. Complessivamente da ciò ci si attende una diminuzione degli incidenti stradali, un miglioramento del livello di servizio della rete stradale con ricadute anche di carattere ambientale (dovute all'eliminazione dei tratti congestionati).	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		- CAP 4.2 – nella verifica di coerenza esterna con il Piano della Logistica (PL) si ritiene che la valutazione complessiva non possa essere di "coerenza" ma di "non correlabilità" in quanto la maggior parte delle azioni risultano essere non confrontabili.	Gli obiettivi sono stati selezionati considerando le possibili attinenze con i contenuti del Piano. Le azioni interessano interventi tipologici differenti, pertanto non tutte sono relazionabili con gli obiettivi individuati, in quanto riferiti a tematiche diverse (ad es. obiettivi inerenti il trasporto navale non sono confrontabili con obiettivi relativi allo sviluppo delle infrastrutture viabilistiche). Conseguentemente, la valutazione di coerenza complessiva è stata espressa considerando solamente le associazioni di confronto tra loro correlabili.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		- CAP 4.2 – si richiede di apportare alcune modifiche puntuali alle coerenze esterne del Piano con gli strumenti pianificatori presi a riferimento.	L'osservazione viene accolta, dove condivisibile, e si recepiscono le modifiche indicate.	<b>Si accoglie l'osservazione, dove condivisibile, apportando le relative modifiche al Rapporto Ambientale</b>	<b>X</b>					

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
		- CAP 4.2 – si ritiene che l'analisi di coerenza sarebbe stata più efficace se si ponevano a confronto gli obiettivi del Piano e dei vari strumenti pianificatori.	L'osservazione viene accolta e si inseriscono le matrici di confronto tra obiettivi.	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche al Rapporto Ambientale</b>	X					
		- CAP 4.2 – non sono stati presi a riferimento il programma di sviluppo rurale, i piani di gestione dei rifiuti e i piani di gestione dei siti Natura 2000 e delle aree protette.	Non si ritiene che tali Piani possano avere sufficienti tematiche correlabili con le azioni del Piano Infrastrutture, alla luce delle osservazioni della stessa ARPA che evidenzia come, anche per gli strumenti ritenuti più affini al Piano in oggetto, vi siano numerosi obiettivi non correlabili tra loro. Per i piani di gestione dei siti Natura 2000 non si ritiene che una tale pianificazione di dettaglio possa confrontarsi con le azioni di carattere territoriale individuate dal Piano all'interno del Sistema Archi-Nodi.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		- CAP 5 – nella verifica di coerenza esterna non risulta chiaro il motivo per cui viene attribuita una valutazione di "complessiva coerenza" quando la maggior parte delle azioni risultano essere non confrontabili. Da ciò deriva che gli obiettivi e le azioni di piano non sono indirizzate verso la sostenibilità, facendo venir meno le finalità della VAS.	Gli obiettivi di sostenibilità sono stati selezionati considerando le possibili attinenze con i contenuti del Piano. Le azioni interessano interventi tipologici differenti, pertanto non tutte sono relazionabili con gli obiettivi di sostenibilità individuati, in quanto riferiti a tematiche diverse (ad es. obiettivi inerenti il trasporto navale non sono confrontabili con obiettivi relativi allo sviluppo delle infrastrutture viabilistiche). Conseguentemente, la valutazione di coerenza complessiva è stata espressa considerando solamente le associazioni di confronto tra loro correlabili.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		- CAP 5 – relativamente all'inquinamento acustico, si ritengono non coerenti alcune associazioni di correlabilità tra le azioni di Piano e il Sesto programma Comunitario di azione in materia ambientale.	Gli obiettivi del Sesto programma fanno sì riferimento all'inquinamento acustico ma riguardano sostanzialmente misure rivolte alle caratteristiche tecniche dei veicoli o al passaggio di mezzi di trasporto meno rumorosi (tematiche che non sono correlabili con le azioni del presente Piano).	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		CAP 5 – si ritiene che l'analisi di coerenza sarebbe stata più efficace se si fossero confrontati gli obiettivi del Piano (e non le azioni) e quelli dei vari strumenti pianificatori.	L'osservazione viene accolta e si inseriscono le matrici di confronto tra obiettivi. Si provvede inoltre all'aggiornamento del Libro Bianco con l'elaborato adottato dalla Commissione delle Comunità Europee il 28.03.2011.	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche al Rapporto Ambientale</b>	X					

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell'osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
		- CAP 6 – dovrebbe essere presa in considerazione la tematica campi elettromagnetici al fine del rispetto della Raccomandazione europea 519/99. Vengano altresì considerati elettrodotti interrati e aerei, cabine ecc. (DPCM 08/07/03 e DM 29/05/08). Inoltre vengano valutate eventuali sorgenti di emissioni a radiofrequenza (DPCM 08/07/2003 e D.Lgs. 259/03).	Si ritiene che le tematiche suggerite risultino pertinenti a un piano energetico o di telecomunicazioni che non il presente Piano. Non si reputa quindi utile inserirle all'interno di un piano dei trasporti in quanto non si individuano elementi di correlabilità.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		- CAP 6 – Cambiamenti Climatici: sarebbe utile inserire una serie di informazioni in merito alla distribuzione dei fulmini, frequenza della grandine, dei colpi di vento ecc.	Essendo un Rapporto Ambientale relativo a un Piano Trasporti basato su un sistema archi e nodi, si ritiene che le informazioni richieste non aggiungano ulteriori elementi utili alla valutazione del Piano.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		- CAP 6 – Qualità dell'aria: Si propongono alcune modifiche puntuali al fine di aggiornare il capitolo alla normativa recentemente emanata.	L'osservazione viene accolta e si inseriscono i riferimenti alla normativa indicata.	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche al Rapporto Ambientale</b>	X					
		- CAP 6 – Qualità delle acque: non si fa riferimento alla pressione esercitata sulle acque marino costiere dal traffico navale e da eventuali incidenti di sversamento legati al traffico marittimo.	Le tematiche possono essere aggiunte solamente in presenza di dati recenti e validati. Nel caso in esame, vista la mancanza di dati con le caratteristiche sopra riportate, si ritiene di non inserire le tematiche suggerite.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		- CAP 6 – Suolo: si indicano alcune integrazioni relativamente allo stato del suolo al fine di aggiornare i dati presenti nel R.A.	L'osservazione viene accolta e si provvede all'aggiornamento.	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche al Rapporto Ambientale</b>	X					
		-CAP 6 – Suolo: si richiede di inserire nuovamente l'indicatore siti contaminati e di integrare il R.A. con la valutazione delle aree a rischi idrogeologico.	L'osservazione relativa all'inserimento dell'indicatore siti contaminati viene accolta. Considerato che le previsioni di Piano sono riferite ad un sistema archi e nodi e pertanto non direttamente identificabili sul territorio, si ritiene più opportuno che l'aspetto del rischio idrogeologico venga analizzato nelle successive fasi attuative.	<b>Si accoglie parzialmente l'osservazione apportando le relative modifiche al Rapporto Ambientale</b>	X					
		- CAP 6 – Inquinamento acustico: la Regione doveva acquisire le mappature acustiche degli enti gestori ai sensi del Decreto 194/2005 e integrare le risultanze nell'ambito delle scelte strategiche di Piano.	Non avendo attualmente a disposizione tali mappature non risulta possibile accogliere l'osservazione.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
		- CAP 6 – Inquinamento acustico: non vengono proposte mitigazioni né analizzate alternative a quelle azioni che hanno impatto negativo sull'inquinamento acustico.	Viene inserito all'interno delle schede con impatti negativi sulla tematica inquinamento acustico, uno specifico riferimento all'analisi delle mitigazioni che potranno essere puntualmente individuate solo in ambito progettuale.	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche al Rapporto Ambientale</b>	X					
		- CAP 6 – Trasporti: si ritiene che la valutazione relativa al Grado di motorizzazione debba essere riconsiderata in quanto l'indicatore viene utilizzato per la valutazione dell'insorgenza di problemi ecologici.	La valutazione è stata espressa prendendo in considerazione lo stato dell'indicatore e non in riferimento all'insorgenza di problemi ecologici. Tali valutazioni vengono esaminate nel capitolo 8 del R.A.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		CAP 6 - Natura, paesaggio e biodiversità: non sono state considerate quali caratteristiche ambientali le aree contigue, le IBA, i prati stabili, le aree Wilderness ed i corridoi ecologici.	Si è ritenuto che la valutazione delle aree in esame possa venir ricompresa all'interno dell'analisi del Valore ecologico e della Fragilità ecologica predisposte attraverso l'utilizzo di Carta della Natura del FVG.	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		- CAP 6 - Natura, paesaggio e biodiversità: si ritiene necessario integrare il R.A. con la trattazione della tematica relativa alla frammentazione del territorio.	La tematica verrà trattata utilizzando quale riferimento il tematismo disponibile in Carta della Natura del FVG.	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche al Rapporto Ambientale</b>	X					
		- CAP 8 – viene richiesto di rivedere alcune puntuali valutazioni relativamente alle tematiche Inquinamento acustico e a Natura paesaggio e biodiversità.	Le valutazioni vengono riviste alla luce di quanto suggerito.	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche al Rapporto Ambientale</b>	X					
		- CAP 8 – si richiede di completare il quadro conoscitivo con i vincoli a cui possono essere soggette le aree ricadenti entro il Sito di Interesse Nazionale di Trieste.	La scheda di valutazione relativa al Porto di Trieste viene aggiornata riportando l'indicazione del Sito di Interesse Nazionale di Trieste, fermo restando che l'attuazione degli interventi in esame dovrà rispettare i vincoli disciplinati dal Sito di Interesse Nazionale in parola.	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche al Rapporto Ambientale</b>	X					
		- CAP 8- le azioni di Piano non sono state definite dopo un'appropriata comparazione tra le diverse alternative di Piano; l'alternativa zero risulta sempre peggiorativa delle attuali condizioni ambientali e di sicurezza, ciò in contrasto con la tendenza al miglioramento dell'indicatore relativo agli incidenti stradali, valutato in assenza del Piano.	La tendenza al miglioramento dell'indicatore relativo agli incidenti stradali riguarda l'intera Regione, ed è determinata dalle azioni sviluppate nel corso degli ultimi 10 anni; si evidenzia tuttavia che vi sono ancora presenti alcuni tratti stradali dove l'incidentalità è elevata ed il Piano si propone di intervenire proprio in tali tratti migliorando la sicurezza stradale (es. terza corsia ecc).	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						
		- CAP 8 – si evidenzia la mancanza di indicatori per il monitoraggio degli impatti relativamente alla tematica suolo.	Si accoglie il suggerimento e si integra il piano di Monitoraggio con gli indicatori "Uso del suolo" e "Impermeabilizzazione del suolo".	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche al Rapporto</b>	X					

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell'osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
				<b>Ambientale</b>						
		- CAP 8 – non risultano chiare le motivazioni e in cosa consista il monitoraggio delle acque di superficie e sotterranee, in quanto nell'analisi dello stato dell'ambiente vengono trattate solamente le acque marine e non si fa alcun cenno alle acque sotterranee.	Nell'analisi dello stato dell'ambiente si fa riferimento anche alle acque superficiali evidenziando le caratteristiche dei fiumi. Relativamente alle acque sotterranee si integra lo stato attuale dell'ambiente con l'indicatore "Qualità delle acque sotterranee"; lo stesso verrà considerato ai fini della valutazione delle azioni e del Piano di monitoraggio.	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche al Rapporto Ambientale</b>	<b>X</b>					
		-CAP 9 – richiesta inserimento di alcune tematiche da monitorare: qualità chimico-fisiche delle acque sotterranee, numero di ricettori sensibili ricadenti nelle fasce di pertinenza delle infrastrutture, pressione da infrastrutture nelle aree protette.	Il piano di Monitoraggio è stato predisposto prendendo in considerazione esperienze precedentemente condotte in materia di VAS, quali ad esempio il Rapporto Ambientale del PTR. Si procede ad integrare il piano di Monitoraggio con gli indicatori "Qualità delle acque sotterranee", "Uso del suolo" e "Impermeabilizzazione del suolo". Ulteriori indicatori potranno essere presi in considerazione nelle successive fasi, a seguito dell'attivazione, da parte degli Enti preposti, di campagne di rilevamento dei dati ambientali.	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche al Rapporto Ambientale</b>	<b>X</b>					
		- CAP 9 – rivedere le attività in capo ad ARPA relativamente al monitoraggio degli indicatori quali Aria, Acqua e Radiazioni.	Si accoglie l'osservazione e si apportano le opportune modifiche, concordate con ARPA, nel rispetto della recente normativa in materia.	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche al Rapporto Ambientale</b>	<b>X</b>					
		- CAP 9 – integrare il sistema di monitoraggio con indicatori relativi alle tematiche trasportistiche al fine di verificare il raggiungimento degli obiettivi.	Il Piano di monitoraggio verrà integrato con alcuni indicatori riferiti alla tematica trasporti.	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche al Rapporto Ambientale</b>	<b>X</b>					
		- CAP 9 – integrare il monitoraggio con modalità, cadenze temporali e risorse, criteri per l'adozione di misure correttive, individuazione delle responsabilità del monitoraggio e della circolazione dei dati, periodicità della produzione di report.	Il piano di Monitoraggio viene integrato indicando il soggetto responsabile dell'attività (Direzione Centrale Infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici) che si avvarrà, per la raccolta dei dati ambientali, della collaborazione degli Enti preposti a tale scopo. La periodicità dei report viene fissata in cinque anni, riservandosi l'opportunità di integrare o modificare il Piano, nonché il Piano di monitoraggio, con eventuali misure correttive nei successivi due anni.	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche al Rapporto Ambientale</b>	<b>X</b>					
		- CAP 9 – la redazione del Piano dovrebbe essere l'occasione per la raccolta di dati necessari al popolamento di nuovi indicatori ambientali.	Non si ritiene che il Piano debba svolgere tale funzione in quanto il popolamento di nuovi indicatori ambientali è di competenza di soggetti dotati di strumentazione idonea al rilevamento e	<b>Non si apporta nessuna modifica</b>						

Nota	VAS	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte al piano in accoglimento dell' osservazione	Rapp Amb	Valut Incid	Sintesi non Tecn	TAV 4a	TAV 4b	TAV 4c
			soprattutto alla validazione dei dati ambientali.							
		- NORME DI ATTUAZIONE – si ritiene opportuno che i documenti di VAS vengano inseriti nell'elenco dell'art. 4 in quanto facenti parte integrante del Piano stesso.	Gli elaborati di Piano sono previsti dall'art. 3 ter della L.R. 23/2007 e s.m.i., e in combinato disposto con il D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. sono integrati con gli elaborati di Valutazione Ambientale Strategica che costituiscono parte integrante del Piano stesso. L'osservazione viene quindi accolta e si provvede alle modifiche.	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche alle Norme di Attuazione</b>						
		- NORME DI ATTUAZIONE – si propone di inserire un articolo nelle Norme di Attuazione del Piano: "Criteri di selezione delle opere di mitigazione e compensazione" ...	L'osservazione viene accolta e si provvede all'inserimento dell'articolo nelle Norme di Attuazione.	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche alle Norme di Attuazione</b>						
		- Valutare l'opportunità di installare impianti fotovoltaici anche negli elementi lineari che compongono la viabilità stradale e ferroviaria e di prevedere sistemi per la raccolta differenziata.	L'osservazione viene accolta e si procede ad integrare le Norme di Attuazione con le indicazioni suggerite. Si ritiene che tale previsione possa concorrere a rendere obiettivi specifici ed azioni riferiti allo sviluppo della rete di viabilità, maggiormente correlati allo sviluppo sostenibile e al rispetto dell'ambiente e del territorio (vedi osservazione al CAP 4.1).	<b>Si accoglie l'osservazione apportando le relative modifiche alle Norme di Attuazione</b>						