



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA



PGT

Piano del Governo del Territorio

Documento Territoriale Strategico Regionale (DTSR)



ottobre 2012





REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ,
PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E LAVORI PUBBLICI

PIANO del GOVERNO del TERRITORIO

**Documento Territoriale Strategico Regionale
Volume I**

Ottobre 2012

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ, PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E LAVORI PUBBLICI

dott. Dario DANESE

Direttore centrale

ing. Luciano AGAPITO

Vice Direttore centrale

Il documento è stato redatto dal Gruppo di progettazione istituito con Decreto del Direttore Centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici del 30/08/2011 n. 1658 e successive modifiche ed integrazioni, ai sensi della deliberazione della Giunta Regionale dd. 26/05/2011, n.1012

Responsabile del progetto	arch. Andrea BATTISTONI Servizio pianificazione territoriale
Coordinamento delle attività di pianificazione territoriale	arch. Andrea BATTISTONI Servizio pianificazione territoriale
Coordinamento dei sistemi territoriali locali	arch. Erika KOSUTA Servizio pianificazione territoriale
Coordinamento procedura V.A.S.	ing. Giulio PIAN Servizio pianificazione territoriale
Collaboratori Tecnico-Amministrativi	ing. Barbara CECCHINI geom. Cristina COLUSSI arch. Daniel JARC arch. Alice MARTINELLI dott. Enrico MONTI arch. Elettra PITACCO pianif. terr. Emanuela SNIDARO dott. Luca SUSSICH ing. Nicola TRIPANI arch. Pierpaolo ZANCHETTA Servizio pianificazione territoriale
Consulenti	Università degli Studi di Trieste – consulente per l'analisi economico-territoriale Università degli Studi di Udine – consulente per gli aspetti di analisi metodologica

Volume I

1.	Premessa	11
1.1.	Le linee guida per il PGT	11
2.	La componente strategica del PGT	12
3.	Le politiche e i programmi regionali ed europei	14
4.	Quadro delle dinamiche in corso e analisi SWOT	17
4.1.	Dalle linee guida alla definizione di obiettivi e strategie territoriali del PGT	17
4.1.1.	Dinamiche in atto	18
4.2.	Sintesi analisi SWOT	19
4.2.1.	Punti di forza	20
4.2.2.	Punti di debolezza	21
4.2.3.	Opportunità.....	23
4.2.4.	Minacce.....	23
4.3.	Visione e scenari strategici	24
4.3.1.	Scenario di riferimento: Piattaforma di sviluppo euroregionale sostenibile.....	24
5.	Politiche strategiche, obiettivi e azioni del PGT	26
5.1.	Politica strategica n.1: Sviluppo della competitività dei territori come miglioramento della qualità della mobilità e della produzione	27
5.2.	Politica strategica n. 2: Tutela e valorizzazione delle risorse e dei patrimoni della regione attraverso il mantenimento dell'equilibrio degli insediamenti tra le esigenze di uso del suolo per le attività antropiche e il rispetto delle valenze ecologico-ambientali, di difesa del paesaggio e di sicurezza dai rischi naturali	31
5.3.	Politica strategica n. 3: Qualità e riequilibrio del territorio regionale (dal policentrismo al Sistema Regione)	33
6.	I Sistemi Territoriali Locali (STL)	40
6.1.	Una nuova struttura territoriale come strategia del DTSR	40
6.2.	Dalle reti urbane funzionali alla "piattaforma territoriale"	40
6.2.1.	Nell'ottica del risparmio di consumo di suolo.....	40
6.2.2.	La struttura della "piattaforma territoriale"	42
6.3.	Individuazione dei poli di primo livello	43
7.	La divisione del territorio regionale in STL	47
7.1.	Individuazione e delimitazione degli STL	47
8.	I progetti di territorio	51
8.1.	Progetto Reti di città	51
8.1.1.	Contesto.....	51
8.1.2.	Obiettivi.....	52

8.1.3.	Azioni	54
8.2.	Progetto Mobilità.....	56
8.2.1.	Contesto	56
8.2.2.	Obiettivi	56
8.2.3.	Azioni	58
8.3.	Progetto Rete ecologica regionale.....	64
8.3.1.	Contesto	64
8.3.2.	Obiettivi	66
8.3.3.	Azioni	66
8.4.	Progetto per il supporto alle attività produttive (distretti, consorzi industriali, energia, aree portuali).....	74
8.4.1.	Contesto	74
8.4.2.	Obiettivi	76
8.4.3.	Azioni	79
9.	Appendice.....	81
10.	Riferimenti	85

Volume II

La governance regionale nel quadro europeo	1
I Sistemi Territoriali Locali (STL): Dalle reti urbane alla “Piattaforma territoriale”	2
I criteri di aggregazione degli STL.....	3
Legenda schede.....	4
Scheda STL 01.....	6
Scheda STL 02.....	12
Scheda STL 03.....	18
Scheda STL 04.....	24
Scheda STL 05.....	30
Scheda STL 06.....	36
Scheda STL 07.....	42
Scheda STL 08.....	48
Scheda STL 09.....	54
Scheda STL 10.....	60
Scheda STL 11.....	66
Tabelle delle azioni del PGT	72

1. Premessa

1.1. Le linee guida per il PGT

La Giunta regionale, con la DGR n. 563 del 25.03.2010, ha approvato il documento delle Linee guida per la formazione del PGT conseguentemente ad alcuni momenti di ascolto del territorio (audizione presso il Consiglio regionale del 13 gennaio 2010) in cui i rappresentanti degli Enti locali e degli altri soggetti portatori di interessi (esponenti degli ordini e colleghi professionali, Enti di tutela ambientale e le categorie produttive operanti nel settore territoriale) hanno svolto osservazioni ed espresso posizioni in ordine alla prima impostazione della riforma urbanistica.

Nel percorso del PGT il DTSR ha il compito di elaborare il quadro strategico regionale per lo sviluppo territoriale sostenibile, sulla base del quale da una parte costruire rapporti ed azioni di cooperazione con le altre realtà regionali, italiane e transfrontaliere, dall'altra indirizzare l'azione di governo e le scelte territoriali della scala locale.

Il DTSR contiene pertanto indirizzi per la pianificazione territoriale, sia di area vasta sia locale.

Il documento delle linee guida afferma che l'obiettivo generale a cui mira il PGT è di agevolare e favorire quelle iniziative locali in grado di arricchire il territorio, valorizzarne le eccellenze e incrementarne la competitività.

Un obiettivo ritenuto altrettanto sostanziale è l'accrescimento qualitativo complessivo del tessuto strutturale regionale a cui concorrono armature infrastrutturali efficaci, livelli di ricettività adeguati a favorire la conoscenza e la fruizione del territorio, sviluppo dei settori che compongono il sistema economico, anche ricorrendo ad una diversa concezione del rapporto pubblico-privato.

Le linee guida ancora evidenziano la necessità di perseguire risultati sia nel sociale che nel campo del sostegno alle imprese, creando condizioni per lo sviluppo di filiere e di distretti, favorendo l'ammodernamento tecnologico e la plurifunzionalità a vantaggio di una produzione sempre più integrata con la ricerca e l'innovazione.

Il PGT è chiamato a garantire, contestualmente alle azioni settoriali da mettere in atto e alle finalità di ordine economico, gli obiettivi prestazionali di integrazione territoriale e sociale (coesione), di miglioramento qualitativo (tutela della salute e miglioramento dei livelli dei servizi), di salvaguardia delle risorse (sostenibilità).

Le linee guida riportate nella stesura integrale della relazione generale del PGT delineano alcuni obiettivi che rappresentano una prima formulazione da calibrare e sviluppare nel corso dell'elaborazione del PGT, nel più ampio contesto di finalità che scaturiranno nella fase di affinamento e di interpretazione dell'assetto strutturale regionale, che porteranno a un'implementazione degli obiettivi stessi.

2. La componente strategica del PGT

Nella nuova visione dello strumento di governo del territorio regionale, prevista dalla legge e delineata nelle linee guida di cui alla DGR 563/2010, il PGT si configura prevalentemente come un processo pianificatorio complessivo aperto, che intercetta vocazioni territoriali, raccoglie le istanze di più soggetti territoriali e favorisce la composizione di interessi territorialmente coerenti.

Alla componente strategica del PGT quindi sono attribuite funzioni di coordinamento, di eventuale adattamento dei piani a tutti i livelli (di livello locale e di settore), nonché di verifica di coerenza con la programmazione regionale (Programma operativo regionale - POR, Programma di sviluppo rurale - PSR).

Le strategie attengono a scelte territoriali di livello regionale e sono costantemente monitorate per la valutazione della loro efficacia.

Compete al PGT la definizione della cornice territoriale per la pianificazione di settore e gli indirizzi per la pianificazione di area vasta.

In sintesi, le caratteristiche della componente strategica del PGT riguardano:

- la visione di grandi strategie territoriali;
- il consenso su obiettivi e azioni costruito costantemente con i soggetti territoriali;
- il consenso con i livelli istituzionali;
- la ricerca di nuove forme di concertazione e cooperazione con i diversi soggetti presenti sul territorio (istituzionali e no);
- la visione del piano come processo dinamico da monitorare che definisce specifiche priorità;
- l'attenzione alle risorse finanziarie e alla capacità di promuovere investimenti privati.

Sono funzioni del PGT:

- la progettazione delle trasformazioni territoriali, individuando i sistemi fisici-funzionali e prestando massima attenzione alle risorse e ai patrimoni in termini di valore e vulnerabilità;
- la verifica delle coerenze territoriali, il coordinamento di piani, programmi e progetti di livello regionale, costituendo cornice di riferimento territoriale nella quale collocare la programmazione economico-finanziaria della Regione;
- l'elaborazione di indirizzi per la pianificazione di area vasta e per i piani di settore;
- la proposta di una visione d'insieme delle trasformazioni del territorio regionale interconnettendo esigenze di sviluppo economico e di salvaguardia dei valori ambientali;
- la definizione di una adeguata coesione del territorio come risorsa globale e presupposto di sviluppo dei Sistemi Territoriali Locali (STL).

Occuparsi di assi strategici o più in generale di strategie territoriali nell'ambito del PGT vuole dire trattare tutti i momenti e le fasi operative in cui la "Strategia":

- concorre ad orientare sin dall'inizio il percorso progettuale da seguire e sviluppare (dalla lettura e dall'analisi dei contenuti degli atti di programmazione, prima ancora di avviare il PGT, si possono infatti cogliere volontà "settoriali" e punti di arrivo che la Politica intende raggiungere);
- si interpreta attraverso le linee guida della LR 22/2009, nella fase in cui pertanto si è chiamati ad assumere queste ultime come indirizzi di base della Politica, indirizzi che devono quindi sorreggere la prima impostazione del progetto di PGT;

- è sinonimo di “grande scelta”, ossia rappresenta quelle previsioni infrastrutturali (trasversali) di larghissima scala e imprescindibili per una Vision del futuro, che si propongono grandi traguardi per il prossimo decennio/ventennio, ciò per rendere la Regione sempre più attrezzata e per farla entrare a tutti gli effetti nella “geografia” economica europea e transnazionale;
- deve essere analizzata, sotto forma di “agenda delle strategie in atto”, per poter consentire di ottenere il quadro interpretativo del PGT, quale “sintesi” tra cognizione dei beni e dei patrimoni, e previsioni e programmazioni già disposte sul territorio. Il quadro interpretativo precede e introduce alla formazione del documento che sancirà i valori territoriali della regione (la Carta dei valori);
- infine, si articola e si “ramifica” in un compendio di misure che sosterranno il consolidamento o il riassetto dei sistemi territoriali locali, secondo le loro diverse “propensioni funzionali”, da porre in premessa alla formazione degli strumenti di pianificazione territoriale di area vasta.

3. Le politiche e i programmi regionali ed europei

Il PGT rappresenta la “territorializzazione” delle politiche regionali di sviluppo e della programmazione economico-finanziaria.

Gli obiettivi del PGT pertanto sono delineati sulla base degli indirizzi e delle politiche della programmazione e degli atti di indirizzo politico, in particolare:

- Programma di governo del presidente della Regione 15.05.2008¹;
- Relazione politico-programmatica 2012-2014;
- Indirizzi per il piano strategico regionale 2008-2013;
- Programma operativo regionale (POR - FESR) 2007-2013;
- Programma attuativo regionale (FAS) 2007-2013;
- Programma di sviluppo rurale (PSR) 2007 - 2013.
- Nello specifico delle questioni territoriali il Programma del presidente mette in evidenza la necessità di riconsiderare complessivamente la situazione ambientale, la gestione del territorio, la programmazione e la realizzazione delle grandi infrastrutture, in modo da definire un modello di sviluppo socio-economico improntato ai principi di sostenibilità. Inoltre, il documento segnala la necessità di una revisione della normativa urbanistica e una ridefinizione dell'allora adottato PTR.

In tema di governo del territorio individua per la Regione tre passaggi fondamentali:

- l'individuazione degli elementi ambientali e paesistici da tutelare;
- una pianificazione territoriale che coniughi la responsabilità del singolo Comune con l'esigenza di superare la dimensione amministrativa in termini di programmazione territoriale attribuendo a un unico soggetto sovracomunale la responsabilità programmatoria dell'Area Vasta;
- l'individuazione di procedure specifiche per le “grandi trasformazioni” (insediamenti produttivi, reti di viabilità e di comunicazione, impianti energetici, etc.) con certezza dei tempi di decisione, tutela del territorio e garanzie di partecipazione di organismi di valutazione esterni.

Gli obiettivi del PGT, inoltre, si sviluppano in coerenza con i principi comunitari per lo sviluppo del territorio², con la strategia di Lisbona Goteborg³ e con i documenti di indirizzo delle politiche nazionali in materia⁴.

1 Il Programma del presidente sulla base del quale è stata approvata dal Consiglio regionale la LR n. 22 del 3 dicembre 2009 “Procedure per l'avvio della riforma della pianificazione territoriale della regione” e sono state elaborate e successivamente a una prima fase di consultazione degli attori territoriali (Audizione del 13 gennaio 2010) approvate le Linee Guida per la formazione del Piano di governo del territorio e del Rapporto ambientale con la DGR n. 563 del 25.03.2010. L'insieme di questi atti costituisce il mandato formale per la predisposizione del Piano di Governo del Territorio.

2 Lo SSSE Schema di sviluppo dello spazio europeo (Potsdam 1999) pone al centro dei suoi obiettivi lo sviluppo policentrico dello spazio e la costruzione di un nuovo rapporto tra città e campagna, la garanzia di accesso alle infrastrutture e alla conoscenza e l'attuazione di una gestione prudente della natura e del patrimonio culturale. L'Agenda Territoriale dell'Unione europea elaborata nel 2007 afferma definitivamente la necessità strategica di introdurre la dimensione territoriale nel “processo di Lisbona” e pone particolare attenzione alle opportunità di sviluppo che possono nascere dal livello regionale. Le priorità individuate riguardano l'attenzione alle identità regionali e alla dimensione territoriale; la promozione di cluster regionali transnazionali competitivi e innovativi; le nuove forme di governance tra aree urbane e rurali; la promozione delle reti ecologiche e delle risorse culturali; il consolidamento delle reti tecnologiche trans-europee; il rafforzamento del policentrismo urbano. Riconosce, inoltre, le Regioni come i soggetti più idonei ad intervenire a livello territoriale per favorire una crescita economica durevole ed un incremento dell'occupazione.

In estrema sintesi gli orientamenti contenuti nello Schema di Sviluppo Spaziale Europeo e le successive rielaborazioni dell'Agenda territoriale rappresentano attualmente la prima fase delle politiche per lo sviluppo territoriale UE.

La prima politica è rivolta a rafforzare la coesione territoriale europea, la seconda a rinvigorire le identità regionali e a favorire un uso migliore delle diversità dei territori, mentre la terza è una misura di sviluppo territoriale che si basa su tre principali priorità: uno sviluppo policentrico ed equilibrato, un buona accessibilità alle infrastrutture ed ai servizi (alla conoscenza), uno sviluppo sostenibile garantito da una gestione prudente e dalla protezione del patrimonio naturale e culturale.

Dalla prima fase rappresentata dallo SSSE si sta passando ai nuovi orientamenti, contenuti nella Strategia Europa 2020, che nascono come risposta alle criticità strutturali messe in evidenza dalla crisi finanziaria ed economica e si pongono in continuità con la passata politica di sviluppo territoriale virando l'attenzione su alcune indicazioni settoriali che dovrebbero innescare i motori di una nuova crescita economica a livello europeo.

Infine, dalla lettura dei documenti di riferimento europei sulle politiche che incidono sul territorio, considerando la situazione di crisi sociale ed economica che ha investito l'Europa e che condiziona la strategia europea di sviluppo (Strategia Europa 2020) si possono trarre alcune considerazioni conclusive derivate dai suggerimenti ed orientamenti comunitari accomodati alla dimensione regionale.

Innanzitutto, la posizione della Regione rispetto ad alcuni obiettivi della Strategia Europa 2020 esprime la capacità di affrontare le sfide che si prospettano rafforzando alcune dinamiche di sviluppo già presenti sul territorio.

Il policentrismo ovvero la rete dei poli regionali è una di queste dinamiche. Garantire una migliore accessibilità, connettività, qualità ambientale della rete e dei poli migliora la performance economica del territorio.

Fare rete collegando le funzioni urbane dei diversi poli crea un sistema urbano più completo, di più alto rango, in grado a sua volta di connettersi al sistema europeo e globale avendo migliori capacità di reggere la crescente concorrenza internazionale.

La Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili (2007) raccomanda di fare un maggiore ricorso a politiche di sviluppo urbano integrato che coinvolgano la cittadinanza e tutti i portatori di interessi locali nel processo di pianificazione. Le strategie di azione riguardano la creazione di spazi pubblici di alta qualità, la modernizzazione delle reti infrastrutturali e il miglioramento dell'efficienza energetica, l'innovazione proattiva e le politiche didattiche, il risanamento dei quartieri degradati all'interno del contesto cittadino, il miglioramento dell'ambiente fisico, il potenziamento dell'economia e del mercato del lavoro locale, la promozione di un trasporto urbano efficiente ed accessibile.

Nel Libro verde sulla coesione territoriale (2009) si pone l'attenzione sui fenomeni di urbanizzazione e parallelamente sul tema della conservazione delle aree rurali, vengono proposte azioni per combattere lo spopolamento, per incentivare l'accesso ai servizi pubblici ed ottimizzare i trasporti. Vengono poi definiti tre concetti chiave che dovrebbero costituire la base della coesione territoriale: concentrazione, collegamento e cooperazione. Si ritiene che tali concetti possano contribuire al superamento di alcuni ostacoli di fondo che si frappongono allo sviluppo armonioso, equilibrato e sostenibile dell'Unione europea, quali la concentrazione delle attività economiche in alcune capitali nazionali e regionali, le disparità nelle condizioni d'accesso a mercati e servizi, la mancanza di infrastrutture e le divisioni imposte dai confini nazionali e regionali.

3 I nuovi indirizzi delle politiche europee sono rappresentate nel documento "Europa 2020: una strategia per il futuro", nel quale la Commissione Europea, consapevole che sfide quali il processo di globalizzazione, la pressione sulle risorse, i cambiamenti climatici e l'inarrestabile invecchiamento della popolazione stanno assumendo caratteri sempre più seri, ha lanciato le seguenti priorità per la strategia di medio-lungo periodo: crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

4 Un utile riferimento metodologico sono le Linee guida del MIT "Il piano strategico delle città come strumento per ottimizzare le condizioni di sviluppo della competitività e della coesione" che individuano le città come i nodi e i poli di eccellenza territoriale. Secondo il documento città sono chiamate ad assumere un ruolo propulsore per sé ma anche per i territori di riferimento, guardando alle vocazionalità e opportunità locali, progettando e promuovendo reti di alleanza e di complementarietà con altre città, nei contesti nazionali ed europei.

Perseguire politiche legate alle caratteristiche e alle vocazioni dei territori ovvero basate sulle specificità dei singoli luoghi (*place based policy*) è un'indicazione che va consolidata nella pianificazione dei sistemi territoriali locali.

La posizione geografica del Friuli Venezia Giulia rappresenta un indubbio vantaggio dal punto di vista europeo sia per il suo aspetto di regione di confine sia per il suo aspetto di territorio di transizione/connesione.

I programmi di cooperazione europea spesso innescano dinamiche di sviluppo e rappresentano comunque una risorsa che va governata e sviluppata in quanto prioritaria per la politica comunitaria di coesione territoriale.

A livello locale transfrontaliero la cooperazione va diversificata, diventa soggettiva di ogni territorio, basata sulle caratteristiche e vocazioni locali e sulla condivisione dei vantaggi comparativi reciproci, mentre a livello macroregionale le Regioni coinvolte ricercano interessi comuni, cercando di mantenere un ruolo in una dimensione più ampia per evitare la marginalità della provincia europea e connettersi con le aree centrali del continente per competere nel sistema globale.

In quest'ottica assume un ruolo strategico per la Regione la piattaforma logistica che ha le potenzialità di divenire una dinamica di sviluppo sia in ambito transfrontaliero che transregionale attraverso la completa realizzazione del sistema portuale dell'Alto Adriatico e dei corridoi infrastrutturali europei. Egualmente vanno considerate strategiche le infrastrutture ICT e le *Smart Grids* energetiche.

Infine ciò che emerge nel contesto delle politiche europee è anche un altro aspetto peculiare della Regione ossia il valore della ruralità e della naturalità, gli aspetti paesaggistici naturali e culturali che si coniugano con lo sviluppo sostenibile ed intelligente capace di veicolare la conoscenza ed i saperi della tradizione locale. Questi ambiti acquisiscono ulteriore valore se integrati ad un'infrastruttura ICT efficiente ed alle attività del terziario avanzato.

A livello di macro area Padano-Alpino-Marittima assumono particolare rilievo i seguenti obiettivi comuni, stabiliti dalle regioni partecipanti al relativo tavolo interregionale di sviluppo:

- Contrasto alla dispersione insediativa;
- Attuazione della Convenzione Europea per il Paesaggio e dell'Agenda Territoriale UE 2020;
- Perseguimento degli obiettivi della Convenzione delle Alpi, in particolare dei protocolli relativi a pianificazione territoriale, sviluppo sostenibile, protezione della natura e tutela del paesaggio, intesi a valorizzare il patrimonio comune alpino e a preservarlo per le future generazioni, anche attraverso la cooperazione transnazionale;
- Rigenerazione delle funzioni urbane e riqualificazione di interi comparti delle città per favorire la coesione sociale;
- Valorizzazione delle aree naturali e protette in una logica di sistema, anche in relazione a biodiversità e multifunzionalità.

4. Quadro delle dinamiche in corso e analisi SWOT

4.1. Dalle linee guida alla definizione di obiettivi e strategie territoriali del PGT

La necessità dell'elaborazione di un quadro aggiornato delle dinamiche in corso nel territorio regionale, sintetizzato attraverso lo strumento dell'analisi SWOT deriva da molteplici ragioni.

In primo luogo gli obiettivi e gli assi strategici, che le stesse Linee guida della DGR 563/2010 definivano da calibrare e sviluppare nelle fasi successive di elaborazione del PGT, derivavano da una prima territorializzazione dei documenti di programmazione regionale, basata su analisi di contesto parzialmente datate.

Le stesse politiche e assi strategici, definiti nel Rapporto preliminare di VAS e ispirati alle indicazioni europee, necessitavano di una maggiore contestualizzazione, verifica e aggiornamento, soprattutto alla luce della crisi finanziaria che, a partire dal 2008, ha investito tutti i paesi occidentali, ripercuotendosi di conseguenza anche sull'economia regionale.

Gli obiettivi delineati dalle Linee guida sono stati quindi riverificati sia rispetto al mutato contesto congiunturale, sia in ragione dell'approvazione del Piano regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica, approvato con DPR 300 del 16.12.2011.

Questo strumento di programmazione, infatti, definisce l'armatura infrastrutturale della Regione nel medio-lungo termine, quindi costituisce un riferimento essenziale per l'elaborazione del PGT.

L'analisi, basata su recenti studi socio-economici, viene sintetizzata in un Quadro di riferimento che prende in esame quattro tematiche principali riferite al contesto regionale.

Le seguenti dinamiche, quando possibile, vengono poi valutate nei confronti delle altre realtà regionali sia a livello nazionale che europeo:

- Aspetti socio-economici;
- Ambiente e cultura;
- Territorio e strutture insediative;
- Infrastrutture mobilità e energia.

L'individuazione dei fenomeni in atto e di quelli strutturali di più lunga durata ha poi permesso l'elaborazione di una sintesi di tipo SWOT per ognuna di queste 4 tematiche.

La definizione degli indicatori è avvenuta tenendo in considerazione il processo di VAS in modo da ottenere indici coerenti con gli obiettivi generali di sostenibilità che permettessero di evidenziare le criticità dei singoli territori.

Una caratteristica essenziale dell'analisi SWOT è la capacità di rappresentare in maniera efficace e sintetica i punti di forza e di debolezza del territorio regionale.

Questo tipo di analisi, che utilizza come riferimento gli obiettivi generali del piano individuati dalle Linee guida e dal Rapporto preliminare di VAS, costituisce la base per delineare in maniera maggiormente definita le indicazioni per le politiche di sviluppo territoriale.

Il riconoscimento dei punti di forza del territorio regionale, delle opportunità da cogliere, ma allo stesso tempo anche delle criticità e delle minacce da affrontare, costituisce il

momento fondamentale per elaborare una visione condivisa, in cui tutti i soggetti territoriali collaborano attivamente allo sviluppo futuro della regione.

Poiché la dimensione dello sviluppo locale è minacciata dalla concorrenza globale, nella quale si confrontano grandi imprese e sistemi territoriali, la competitività e la prosperità dipendono in misura crescente dalla capacità delle persone e delle imprese di sfruttare nel modo migliore tutte le risorse territoriali.

Pertanto, l'ottica di fondo della Visione della Regione del futuro deve mettere al centro di ogni politica strategica la tutela e valorizzazione del capitale territoriale (risorse naturali e culturali) e il riconoscimento del valore del capitale umano e del sistema socio-economico in un'ottica di una conservazione (attraverso la razionalizzazione) dei valori raggiunti di qualità della vita dei cittadini e di sviluppo delle imprese.

Va peraltro considerato che, in un'economia mondiale globalizzata e interdipendente, la competitività dipende anche dalla capacità di costruire legami con altri territori per assicurare un utilizzo coordinato e sostenibile delle risorse comuni.

La cooperazione, infatti, insieme ai flussi di beni e servizi, tecnologie e capitali, diventa un fattore sempre più importante per lo sviluppo territoriale e la crescita sostenibile di lungo termine.

Per questo motivo, il Friuli Venezia Giulia deve cogliere l'opportunità di costruire un sistema di alleanze che gli consenta di recuperare e mantenere nel tempo i tassi di crescita che lo caratterizzavano nel periodo precedente alla crisi.

4.1.1. Dinamiche in atto

Nell'ambito dell'elaborazione del DTSR, oltre alla conoscenza delle caratteristiche strutturali del territorio regionale, riveste un preciso rilievo anche il riconoscimento delle realtà territoriali, sociali ed economiche che meglio rispondono con propri meccanismi di funzionamento alle criticità contingenti. In una situazione di crisi come quella attuale, infatti, i modelli di sviluppo di questi sistemi possono risultare determinanti per sostenere l'intero sistema regionale.

Alla consapevolezza del patrimonio regionale, inoltre, va associata la capacità di ascolto dei bisogni dei cittadini e delle imprese, in modo da individuare le misure in grado di sostenere la capacità competitiva dei territori e, allo stesso tempo, contribuire al mantenimento della coesione sociale della regione Friuli Venezia Giulia.

In particolare, si sviluppa una descrizione di macro scenario che tiene conto dell'attuale congiuntura economica e che rapporta la realtà regionale con un orizzonte territoriale allargato alle regioni del nord Italia e alla macro regione centro-europea, focalizzandosi principalmente sulle relazioni con le regioni confinanti di Austria e Slovenia.

L'analisi del contesto nel quale si colloca la regione prende in considerazione diversi aspetti (socio-economici, ambientali paesaggistici, culturali, infrastrutturali, etc.) che vengono rappresentati in una sintesi di tipo SWOT per evidenziare i punti di forza e di debolezza su cui delineare le indicazioni per le politiche di sviluppo territoriale.

Il riconoscimento delle caratteristiche positive e delle criticità del territorio regionale rappresenta un momento di particolare importanza, poiché proprio sulle variabili interne l'azione regionale può rivelarsi più incisiva.

Al contrario, tramite l'individuazione delle opportunità e delle minacce presenti per ogni settore vengono evidenziate le condizioni favorevoli e sfavorevoli dipendenti da variabili esogene, per le quali l'azione regionale non ha una diretta possibilità d'intervento.

In questo caso, le prospettive di successo nel cogliere le occasioni propizie e trasformare le minacce in opportunità dipendono dall'abilità di analizzare correttamente i fenomeni in atto e prendere le contromisure adeguate.

Sulla base dei trend e della sintesi derivante dall'analisi SWOT, inoltre, si possono definire diversi scenari di sviluppo della regione.

Le prospettive variano molto a seconda che si considerino, ad esempio, una continuazione dei trend in corso senza interventi, uno scenario incentrato sullo sviluppo dell'apparato produttivo e delle infrastrutture, oppure una pianificazione finalizzata esclusivamente alla conservazione delle risorse ambientali.

Chiaramente, lo scenario ottimale è quello rappresentato da un livello di sviluppo sostenibile in cui tutti gli aspetti analizzati sono in equilibrio tra loro e viene ricercata la necessaria compatibilità tra crescita economica e qualità della vita dei cittadini.

Pertanto, in coerenza con gli assi strategici del PGT definiti nelle Linee guida iniziali, vengono definiti gli obiettivi specifici che attraverso azioni strategiche dovranno consentire lo sfruttamento dei punti di forza e il superamento delle situazioni di criticità.

Il Processo descritto acquista valore nel momento in cui il sistema delle conoscenze viene condiviso con gli Enti e con gli attori locali e le scelte sono il frutto di un patto tra i soggetti coinvolti ai vari livelli nel governo del territorio e nella definizione di progetti di sviluppo.

Come già indicato le azioni che la regione mette in campo nel PGT servono a orientare le tendenze in atto e, pur tenendo presente un orizzonte di medio lungo periodo, devono già definire le azioni prioritarie, ad esempio quelle ritenute necessarie a fornire una risposta immediata a criticità conclamate oppure a favorire l'azione della programmazione europea.

4.2. Sintesi analisi SWOT

L'analisi SWOT integrale, sviluppata dettagliatamente per ognuna delle singole tematiche di interesse, è riportata nella relazione generale del PGT, mentre di seguito viene proposta una sintesi in grado di evidenziare i punti di forza e di debolezza, le opportunità e le minacce che caratterizzano complessivamente il sistema regionale e sui quali il Piano incentra la sua azione.

Le azioni del PGT saranno più dirette ed efficaci se agiscono sulla struttura territoriale e indirette se operano in concomitanza con politiche appartenenti ad altri settori come sono quelli socio-economici o quelli appartenenti al settore agricolo e di tutela paesaggistica.

Pertanto i punti di forza, di debolezza, le opportunità e le minacce vengono riassunti in ordine a tale livello di efficacia dell'azione.

4.2.1. Punti di forza

I punti di forza su cui il PGT può esercitare una maggiore efficacia sono:

Collocazione geografica: nel mutato quadro politico ed economico mondiale rappresenta una grande opportunità, in quanto costituisce una posizione strategica di cerniera tra Est-Ovest e Sud-Nord dell'Europa posta al termine del Mare Adriatico.

Aree urbane e policentrismo: La conformazione e la composizione demografica hanno contribuito alla creazione di un sistema di polarità urbane basato sui quattro capoluoghi di provincia ed altri centri minori di progressivo consolidamento. Questo modello ha permesso una capillare diffusione dei servizi sul territorio garantendo a tutti i cittadini l'accessibilità alle prestazioni fondamentali.

Sistema infrastrutturale: La buona dotazione infrastrutturale di collegamento extraregionale lungo l'asse Nord-Sud (Autostrada A28 e ferrovia Pontebbana) e lungo la direttrice Est-Ovest (Autostrada A4 e linea ferroviaria Trieste-Venezia), gli importanti scali marittimi (Porti di Trieste, Monfalcone e San Giorgio di Nogaro) e i terminal intermodali per il trasporto merci (Cervignano del Friuli, Ferneti, Gorizia, Pordenone e Ronchi dei Legionari) rappresentano un vantaggio competitivo importante per l'economia regionale.

Sistema ambientale: Il territorio del Friuli Venezia Giulia è caratterizzato da un'elevata varietà paesaggistica ed ambientale, da numerose zone protette (parchi, riserve naturali, SIC e ZPS) dalla presenza di aree ad elevato valore naturalistico (laguna, carso, risorgive, dolomiti) ed da una notevole biodiversità vegetale ed animale.

I punti di forza su cui il PGT opera in concomitanza con altre politiche socio-economiche:

Sistema universitario e Poli di ricerca: Il sistema regionale della conoscenza è basato sulle importanti realtà universitarie di Trieste e Udine e su numerose eccellenze internazionali nell'ambito della ricerca tecnico-scientifica (Area Science Park di Trieste e Gorizia, Parco scientifico e tecnologico di Udine, Polo tecnologico di Pordenone, Centro di Innovazione tecnologica di Amaro).

Innovazione: La regione è caratterizzata da molteplici forme di collaborazione tra imprese, università e istituzioni scientifiche grazie alle quali sono nati il cluster di biomedicina molecolare di Trieste, primo comprensorio *science based* in Italia, ed il distretto tecnologico navale di Monfalcone e Trieste.

Capitale umano: L'elevato livello di scolarizzazione della popolazione attiva, la notevole disponibilità di risorse ad elevata qualificazione (in particolare dottorandi e ricercatori scientifici) e l'incremento dell'offerta di attività legate alla formazione permanente rendono il Friuli Venezia Giulia una tra le regioni più virtuose a livello nazionale ed europeo.

Diversificazione e specializzazione del sistema produttivo: Il modello distrettuale ha consentito alle piccole imprese di sviluppare vantaggi competitivi in grado di rafforzare la loro competitività sia a livello nazionale che estero. Allo stesso tempo, la presenza di alcune grandi imprese leader in particolari settori produttivi ha incrementato la domanda di lavoro permettendo il raggiungimento di tassi di occupazione e attività tra i più elevati del Paese.

I punti di forza su cui il PGT opera in sinergia con altre politiche di sviluppo e tutela territoriale:

Agricoltura: La regione è contraddistinta da produzioni agricole e agroindustriali di elevata qualità capaci di competere a livello nazionale ed estero.

Articolazione dei territori: La regione presenta una grande variabilità di paesaggi e ambienti (montano, collinare, carsico, marino) racchiusi in una dimensione territoriale limitata che possono quindi essere valorizzati in funzione di un turismo consapevole e sostenibile.

Patrimonio culturale: La regione presenta una rilevante dotazione di risorse storico-culturali (musei d'eccellenza, centri storici, castelli, ville, siti UNESCO, percorsi della Grande Guerra), oltre a caratteristiche peculiari derivanti dalla localizzazione al confine tra culture diverse.

Turismo: La storica specializzazione nel settore turistico - balneare delle aree di Lignano e Grado presenta una buona tenuta anche in situazione di crisi, mentre il turismo montano offre ampie possibilità di valorizzare e differenziare l'offerta rispetto al solo settore sciistico.

Reti di cooperazione: La posizione geografica e la tradizione culturale hanno permesso al Friuli Venezia Giulia di sviluppare una grande capacità di partecipazione a progetti di cooperazione transfrontaliera e di coesione territoriale nel nuovo e ampliato spazio europeo.

Fonti energetiche naturali: La regione presenta una buona dotazione di risorse rinnovabili che potrebbero essere valorizzate per diminuire la dipendenza dalle fonti energetiche tradizionali.

4.2.2. Punti di debolezza

I punti di debolezza su cui il PGT può esercitare una maggiore efficacia sono:

Sviluppo di conurbazioni: Lo sviluppo di aggregazioni territoriali sovracomunali, soprattutto nelle aree gravitanti intorno a Udine e Pordenone, ha creato situazioni paradossali caratterizzate da fenomeni di congestione e scarsa accessibilità ai centri, in cui l'urbanizzazione incontrollata ha reso indefinibili i confini tra città e campagna.

Dispersione insediativa: La localizzazione di attività industriali e grandi strutture commerciali in prossimità dei nodi infrastrutturali causa una rilevante trasformazione dei paesaggi, un forte aumento del traffico privato dai centri abitati verso queste strutture, la diminuzione dell'offerta commerciale degli insediamenti minori e la conseguente perdita di vitalità urbana.

Consumo di suolo: Il periodo antecedente alla crisi è stato caratterizzato da un processo molto accentuato di trasformazione delle superfici agricole in insediamenti residenziali e commerciali che deve essere contrastato per evitare lo spreco di una risorsa importante e limitata come il suolo.

Riduzione dell'attrattività urbana: Il modello di organizzazione territoriale, originariamente basato su un sistema di città e centri urbani di riferimento per il territorio circostante, è stato progressivamente sostituito da uno sviluppo disordinato degli insediamenti che pur non riproducendo completamente il modello Veneto, basato su un uso estensivo del territorio, ha portato alla perdita del ruolo e delle funzioni originali delle aree urbane quindi al loro indebolimento.

Vulnerabilità idrogeologica: La quantità di suolo eroso annualmente per ettaro di superficie supera nettamente la media nazionale e comunitaria, evidenziando l'elevato rischio idrogeologico a cui è sottoposto il territorio regionale.

Inquinamento: Presenza di due siti inquinati di interesse nazionale (SIN di Trieste e della Laguna di Grado e Marano) e di trenta impianti a rischio industriale rilevante.

I punti di debolezza su cui il PGT opera in concomitanza con altre politiche socio-economiche:

Dimensione territoriale e demografica ridotta: Minore massa critica rispetto alle altre regioni del Nord Italia, quindi limitata influenza sui processi decisionali di livello sovra regionale.

Progressivo invecchiamento della popolazione: Il costante invecchiamento demografico comporta la riduzione della forza lavoro e della produttività del capitale umano regionale, mentre si traduce in una crescita della domanda di servizi socio-assistenziali e quindi delle spese connesse.

Squilibri territoriali tra ambiti regionali: Il progressivo divario tra la pianura e l'area montana, affetta da gravi problemi di spopolamento e invecchiamento demografico, acuisce il rischio di marginalizzazione economica e sociale di quest'ultima. Altre situazioni di squilibrio riguardano le aree transfrontaliere con la Slovenia, segnate da un territorio poco accessibile, e quelle lagunari, dove invece i problemi sono legati al progressivo degrado ambientale.

Strutturazione del sistema produttivo regionale: L'elevata incidenza di settori tradizionali ad alta intensità di lavoro rende il sistema produttivo maggiormente vulnerabile alla concorrenza dei paesi emergenti. La situazione è acuita dal sottodimensionamento delle imprese regionali, che in un periodo di crisi faticano a trovare le risorse necessarie all'attività internazionale, e dalla dipendenza dalle importazioni energetiche che espone il sistema ad una maggiore variabilità dei prezzi.

Ritardi nei collegamenti con le reti transeuropee: I problemi nella realizzazione del Corridoio Mediterraneo e nell'Asse ferroviario Adriatico-Baltico, dovuti al mancato completamento del processo di Valutazione (VIA) del progetto preliminare dell'AV/AC nel tratto Portogruaro-Ronchi Sud e della tratta transfrontaliera Ronchi sud-Trieste-Divaca, possono ostacolare lo sviluppo commerciale della regione.

Squilibrio tra i sistemi della mobilità: La ridotta possibilità di accesso ai sistemi di mobilità su ferro e gomma da parte delle aree periferiche incrementa l'utilizzo della mobilità privata, originando fenomeni di congestione e inquinamento nelle zone più attrattive come i poli urbani e i distretti industriali.

Ritardo nell'infrastrutturazione tecnologica: Lo sviluppo della rete delle comunicazioni del Friuli Venezia Giulia risulta lento e largamente inferiore a quello delle regioni italiane ed europee più avanzate. La presenza di *digital divide* nelle zone montane acuisce inoltre gli squilibri territoriali interni alla regione.

Bassa efficienza energetica: Produzione energetica affidata prevalentemente alle fonti tradizionali con sfruttamento inadeguato delle risorse rinnovabili disponibili sul territorio regionale (biomasse, solare, geotermico).

I punti di debolezza su cui il PGT opera in sinergia con altre politiche di sviluppo e tutela territoriale:

Riduzione dell'attività agricola: Costante diminuzione del valore aggiunto delle attività agricole a causa della riduzione delle superfici coltivate, della crescente polverizzazione aziendale e della grande diffusione del part-time nel settore.

Riduzione della biodiversità e della varietà paesaggistica: Le aree della pianura e di molti tratti della costa, nelle quali si concentrano gli habitat e le specie di maggior interesse ambientale, sono esposte a rischi di frammentazione e perdita di biodiversità a causa dello sfruttamento agricolo intensivo e della scarsità di corridoi ecologici.

4.2.3. Opportunità

Opportunità su cui il PGT può esercitare una maggiore efficacia sono:

Presenza di risorse naturali, storiche e culturali: La qualità del patrimonio ambientale e culturale offre enormi possibilità di valorizzazione turistica.

Valorizzazione del sistema montano: Per invertire i fenomeni di spopolamento e garantire il presidio del territorio è necessario sviluppare nuove forme di turismo (ambientale, enogastronomico, etc.) e rilanciare le filiere produttive tradizionali (come il legno) come chiave per una crescita sostenibile e duratura.

Presenza di aree dismesse: La grande diffusione di caserme abbandonate sul territorio regionale fornisce molteplici possibilità di riconversione a fini energetici, infrastrutturali e di *social housing*;

Opportunità su cui il PGT opera in concomitanza con altre politiche socio-economiche:

Aumento dei traffici internazionali: La prospettiva di incrementare i flussi di merci verso l'Europa Orientale e il Far East attraverso il Mediterraneo dipende dalla capacità della Regione di sviluppare le infrastrutture portuali e logistiche, anche attraverso l'attrazione di investimenti esteri e la creazione di sinergie con il sistema dei porti dell'Alto Adriatico.

Reti Europee di Trasporto: Le previsioni della Programmazione Comunitaria riguardano la realizzazione di due grandi corridoi multimodali (Mediterraneo e Adriatico-Baltico) che attraversando la regione ne aumentano l'attrattività per gli investitori stranieri e la competitività nel campo dei servizi e della logistica.

Centri di eccellenza nel campo della ricerca tecnico-scientifica: L'apparato economico regionale deve sviluppare la sua capacità di interazione con il mondo della ricerca in modo da sfruttare pienamente le conoscenze e il capitale umano messo a disposizione da un sistema che si caratterizza per i centri di eccellenza riconosciuti a livello internazionale.

Realizzazione di reti energetiche intelligenti: la produzione di energia fotovoltaica è in continuo aumento, ma deve essere sviluppata una rete innovativa in grado di sfruttare efficientemente questo tipo di energia (*Smart Grids*).

4.2.4. Minacce

Minacce su cui il PGT può esercitare una maggiore efficacia sono:

Reti trasportistiche: L'attraversamento delle reti multimodali potrebbe produrre soltanto effetti negativi in termini ambientali (riduzione risorse naturali e inquinamento) e di mobilità (effetto tunnel) senza ricadute positive sul tessuto economico della regione.

Minacce su cui il PGT opera in concomitanza con altre politiche socio-economiche:

Marginalizzazione della regione: La mancata realizzazione dei corridoi trasportistici sommata alla concorrenza delle regioni confinanti avrebbe la conseguenza di ridurre il peso decisionale del Friuli Venezia Giulia a livello nazionale e internazionale.

Riconversione dei settori produttivi maturi: L'incapacità di riconvertire l'apparato produttivo verso settori innovativi e a maggior contenuto tecnologico causerebbe la perdita di competitività del sistema economico regionale sottoposto ad una concorrenza sempre più accesa da parte dei paesi emergenti.

Crescente fabbisogno energetico: L'aumento del prezzo delle risorse energetiche si riflette sulla competitività del sistema produttivo regionale, soprattutto in situazioni di dipendenza dalle importazioni.

Riduzione delle risorse economiche per le politiche pubbliche: I tagli alla spesa pubblica imposti dalla situazione economica del Paese diminuiscono la disponibilità di risorse per le politiche di sviluppo quindi richiedono la capacità agire in sinergia con il settore privato.

4.3. Visione e scenari strategici

Gli scenari strategici derivano da un'identificazione dei principali fattori interni strutturali della regione o dei Sistemi territoriali che la compongono (lo stato delle risorse ambientali, insediative, infrastrutturali ed economiche) e dall'identificazione dei principali fattori esterni come ad esempio le politiche trasportistiche europee (Corridoi trasportistici transnazionali) e politiche nazionali (piattaforma territoriale del MITT).

I tre scenari individuati a partire dall'analisi SWOT sono descritti dettagliatamente nella Relazione di analisi del territorio regionale, mentre in questo Documento si riporta soltanto lo scenario desiderabile che rappresenta il punto di riferimento delle politiche del PGT.

4.3.1. Scenario di riferimento: Piattaforma di sviluppo euroregionale sostenibile

Si può considerare lo scenario ragionevole e auspicabile in quanto le tendenze di sviluppo mutano assumendo un aspetto più maturo e strutturato, le opportunità vengono colte evitando le minacce ed i punti di forza vengono valorizzati limitando le debolezze.

Lo scenario si fonda sia sulle caratteristiche specifiche del territorio regionale (valori paesaggistici, risorse culturali, aree produttive di eccellenza e identitarie) sia su partenariati già esistenti a livello sovralocale e sovregionale.

Il territorio regionale diviene il luogo dove praticare nuove forme di *governance*, di efficienza amministrativa pubblica e di coesione territoriale che ostacolano alcune tendenze negative, quali lo squilibrio all'interno della regione e la marginalizzazione della regione stessa e che danno vigore alle sinergie tra i diversi sistemi territoriali e con le regioni contermini bilanciando le opportunità e gli impatti negativi e seguendo i principi di sostenibilità, competitività ed autonomia.

Il patrimonio viene valorizzato attraverso un policentrismo strutturato intorno a reti urbane ed ambientali definite in modo chiaro così da formare un "Sistema-regione" fondato su infrastrutture e città esistenti, sulla rete ecologica, ed integrato con i *networks* europei nonché improntato su una politica di cooperazione con le regioni contermini del Veneto, Carinzia e Repubblica di Slovenia.

Attraverso forme innovative di pianificazione territoriale (piani di area vasta) e programmazione concertata (Progetti di territorio) coadiuvate da procedure più snelle e da un'efficienza nella realizzazione delle opere pubbliche, gli operatori territoriali, sia pubblici che privati svolgono le loro azioni improntate alla collaborazione, all'innovazione ed alla valorizzazione delle identità locali.

Lo scenario proposto dal PGT abbraccia un modello di regione vista come "Piattaforma di sviluppo euroregionale sostenibile" che vede le reti di città, i diversi sistemi territoriali locali, la rete ecologica, la rete infrastrutturale interna e di connessione europea concorrere ad un unico progetto di regione dove i diversi territori (la montagna e la pianura) svolgono ruoli complementari nella ricerca di una maggiore equità fra sistemi regionali ed anche nella ricerca di un migliore equilibrio ambientale dell'intera regione.

Il sistema infrastrutturale trova, in particolare, il suo sviluppo sulla direttrice nord-sud del corridoio Adriatico Baltico e nelle direzioni est-ovest del Corridoio Mediterraneo, collegandosi in tal modo con il Centro e Nord Europa e riuscendo ad intercettare una parte dei flussi per dirottarli nell'ambito delle attività produttive regionali.

Con l'implementazione di questo scenario viene evitata la marginalizzazione dei territori che ridefiniscono la loro attrattività e la loro identità culturale sviluppando le capacità di trattenere i vecchi abitanti o di motivare l'attrazione di nuovi e ridistribuendo le opportunità attraverso politiche rivolte alla coesione sociale e territoriale in primo luogo attraverso una buona accessibilità ai poli dei servizi.

Lo scenario mira a superare la rappresentazione del territorio basato sulla dicotomia tra "aree forti" e "aree deboli", ovvero la pianura e la costa, le aree interne e distretti e consorzi industriali da una parte e la montagna, le aree esterne ai poli produttivi e di servizio più strutturati dall'altra, ponendosi l'obiettivo di fare emergere le diverse vocazioni e specificità dei territori, gli ambiti emergenti dal punto di vista economico, i processi di associazione e collaborazione esistenti o potenziali tra i Comuni.

Al contempo lo scenario propone di non perdere un certo primato acquisito nei settori produttivi della meccanica, della domotica e nella logistica dei trasporti, conservando allo stesso tempo la qualità positiva del territorio rurale e naturale, anche in funzione del contenimento dei rischi ambientali.

Questo scenario diventa la Visione guida della regione del futuro proiettata verso le opportunità reali senza sottovalutare le minacce in relazione alla struttura territoriale ed ambientale in essere.

La Visione strategica si può considerare la piattaforma di confronto da arricchire tramite il coinvolgimento delle componenti attive del territorio per pervenire alla visione condivisa che potrà contribuire ad attuare le linee strategiche concordate assieme agli attori territoriali.

5. Politiche strategiche, obiettivi e azioni del PGT

La Visione proposta della regione come “Piattaforma di sviluppo euroregionale sostenibile”, che deve individuare i temi prioritari di cooperazione e le politiche strategiche per il proprio sviluppo socioeconomico, rappresenta le fondamenta del PGT che nell’insieme delle sue due componenti (Carta dei Valori e Documento strategico territoriale regionale) costituisce il quadro di riferimento per la valutazione di compatibilità degli atti di pianificazione di ogni livello.

Il Documento strategico territoriale regionale (DTSR), in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità europei e con la programmazione regionale, intende radicare le opportunità di sviluppo del territorio del FVG definendo tre politiche strategiche da perseguire attraverso la fissazione di obiettivi e azioni specifiche che troveranno la loro giusta dimensione e approfondimento a livello di pianificazione di Area vasta.

Sulla base delle priorità strategiche, il DTSR delinea, inoltre, quattro Progetti di territorio finalizzati a concretizzare i grandi interventi previsti per il rilancio del sistema regionale su ambiti territoriali circoscritti e maggiormente adeguati.

Nell’attuale contesto economico, la maggior parte dei problemi territoriali riguarda una pluralità di settori, per cui deve essere affrontata tramite un approccio integrato che preveda forme di cooperazione fra le amministrazioni e gli altri attori sociali.

In quest’ottica, la Regione ha deciso di adottare un approccio basato sul concetto di coesione territoriale che integrando i temi relativi ad efficienza economica, inclusione sociale ed equilibrio ambientale intende favorire una crescita sostenibile di lungo periodo, in armonia con le vocazioni dei diversi territori che la costituiscono.

Le tendenze macroeconomiche degli ultimi anni hanno fatto emergere tre criticità derivanti dallo sviluppo di nuove economie, dove si affacciano nuovi produttori globali e nascono nuovi mercati:

- l’esigenza di trovare nuove forme energetiche che permettano di contenere i costi a livello economico ed ambientale;
- la necessità di riconvertire il sistema economico verso produzioni tecnologicamente innovative che ne rafforzino la competitività;
- il bisogno di integrare la rete trasportistica in modo da evitare i problemi di accessibilità derivanti dall’aumento dei flussi commerciali.

Per la Regione si presenta l’occasione di trovarsi all’incrocio di importati direttrici di traffico trans-europeo: il Corridoio V, il Corridoio Adriatico Baltico e il Corridoio Marittimo Adriatico.

Da una condizione di marginalità geografica rispetto al contesto nazionale, la Regione può quindi assumere un ruolo di snodo commerciale in un’Unione Europea sempre più allargata ad Est.

Tale posizione rappresenta una grande opportunità per lo sviluppo economico del territorio regionale, ma serve una pianificazione attiva che sviluppi efficaci forme di cooperazione con le regioni confinanti.

Il rischio da evitare, infatti, è quello di diventare una regione di passaggio che sopporta soltanto ricadute negative in termini di congestione e costi ambientali senza beneficiare di alcun ritorno economico.

Le politiche regionali hanno inoltre il compito di sostenere le imprese nella sfida della competizione globale, favorendo la riconversione delle aziende operanti nei settori maturi verso produzioni maggiormente innovative e stimolando la loro capacità di fare sistema.

Il DTSR, in base alla lettura dei cambiamenti in atto, indirizza le modalità di trasformazione futura del territorio, individuando le opportunità di sviluppo che il territorio regionale già offre e che il PGT dovrà intercettare e coordinare.

5.1. Politica strategica n.1: Sviluppo della competitività dei territori come miglioramento della qualità della mobilità e della produzione

L'obiettivo consiste nel perseguire il miglioramento dell'efficienza territoriale complessiva (delle infrastrutture materiali e immateriali, dei trasporti e dell'interscambio e delle loro modalità di gestione) per una migliore qualità ed efficienza dei sistemi produttivi, dei servizi, della mobilità e delle telecomunicazioni al fine di accrescere l'attrattività e la competitività territoriale della Regione, quest'ultima intesa come la capacità di far coesistere lo sviluppo economico con il mantenimento o il miglioramento dei livelli di qualità della vita dei propri cittadini.

Il miglioramento dell'efficienza territoriale complessiva, unito a modalità di governance efficienti e alla semplificazione amministrativa, può contribuire in maniera sostanziale a aumentare l'attrattività del territorio regionale, mentre la competitività territoriale della Regione dipende in gran parte dalla capacità di generare, attrarre e di trattenere risorse essenziali materiali e immateriali (tecnologia, capitale, risorse umane qualificate).

Altri fattori che rendono competitivo un territorio sono la presenza di centri di ricerca, università, imprese operanti in settori avanzati e professionalità qualificate e dipendono anche dalla capacità delle pubbliche amministrazioni di attrarre queste risorse.

In questo senso le politiche strategiche pubbliche devono promuovere lo sviluppo sinergico delle risorse presenti in regione, ponendo le basi per la futura costituzione di cluster nei settori innovativi.

Di seguito si elencano gli obiettivi e le azioni che il PGT intende perseguire per lo sviluppo della competitività dei diversi territori regionali.

Obiettivi

1.1 Favorire l'integrazione territoriale del telaio infrastrutturale di valenza europea e nazionale (Corridoio Adriatico-Baltico - Corridoio Mediterraneo) secondo strategie di mobilità sostenibile che favoriscano il trasporto su ferro.

Azioni generali:

- Realizzare i corridoi europei potenziando l'accessibilità internazionale, secondo modalità di progettazione delle infrastrutture che tengano conto della rete ecologica e che rispettino gli elementi di interesse regionale indicati nella CDV.
- Definire nella progettazione dei corridoi europei le forme di integrazione infrastrutturale con i nodi logistici, con le aree produttive e con i poli di 1° livello.
- Promuovere la pianificazione integrata delle reti trasportistiche con una progettazione che:
 - minimizzi il consumo di suoli naturali e agricoli;
 - integri gli interventi infrastrutturali con gli aspetti paesaggistici e ambientali;
 - definisca le misure di compensazione e mitigazione degli impatti (o delle perdite di valori regionali);

- identifichi le attività agricole che possono permanere sui territori attraversati dalle infrastrutture (agricoltura “no food” per biomasse, biodiesel, ecc.) e le colture specifiche di pregio da ricollocare;
- Disincentivi l’urbanizzazione nei pressi delle grandi infrastrutture di connessione viabilistica.

Azioni localizzate:

Il PGT riconosce la valenza dei nodi primari del telaio infrastrutturale di valenza europea già indicati dal Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica.

Il Piano, inoltre, indica la necessità di attivare uno o due distinti Progetti di territorio (lo strumento è da definire in legge) relativi ai corridoi trans-europei, poiché riguardando parti rilevanti del territorio regionale è necessario assicurare il coordinamento delle azioni, dei tempi, delle modalità, dei finanziamenti ed di ogni altro adempimento connesso.

I Piani di area vasta sono tenuti a mettere in atto strategie territoriali sovralocali per:

- Favorire la realizzazione dei collegamenti tra i porti di Trieste, Monfalcone e San Giorgio di Nogaro e la rete transnazionale.
- Prevedere la localizzazione di adeguate aree retroportuali a supporto delle attività portuali che sviluppino sinergie con i poli produttivi.
- Realizzare le dotazioni logistiche necessarie a rendere il Polo intermodale di Ronchi dei Legionari il nodo di collegamento prioritario dell’infrastruttura ferroviaria regionale con le reti nazionali dell’alta velocità/alta capacità e con l’aeroporto.
- Completare il collegamento con la rete autostradale dell’Interporto di Cervignano.
- Ruolo strategico dell’asse logistico Cervignano - Udine

1.2 Prevedere il potenziamento delle porte e dei corridoi di connessione con le regioni circostanti, oltre al miglioramento della rete relazionale a tutti i livelli necessaria a rafforzare i legami di coesione territoriale.

Azioni generali:

- Il PGT Individua come prioritari, per il sistema portuale dell’Alto Adriatico e per la cooperazione transfrontaliera, i collegamenti tra le aree urbane e i terminali portuali di Trieste e Capodistria e tra il polo aeroportuale e ferroviario di Ronchi Dei Legionari con Gorizia e Nova Gorica.
- Il Piano intende perseguire strategie di sviluppo comune per la realizzazione dei collegamenti transfrontalieri tra FVG, Austria e Slovenia attraverso la predisposizione di progetti collettivi.
- I Piani di area vasta sono tenuti a mettere in atto strategie territoriali sovralocali per favorire l’accessibilità ai poli di primo livello. Tali Piani dovranno evidenziare le criticità di tipo infrastrutturale e prevedere apposite aree di scambio auto-treno o TPL collegate alla rete della mobilità ciclabile o pedonale. Inoltre dovranno valutare l’opportunità di prevedere zone multifunzionali (residenza di tipo speciale, servizi, commercio) nei poli di primo livello in prossimità delle stazioni ferroviarie.

Azioni localizzate:

Perseguire il rafforzamento dei collegamenti dei poli di primo livello attraverso la modalità ferro, in prospettiva della realizzazione di un sistema ferroviario regionale. In tale senso andrà previsto il potenziamento della tratta ferroviaria Sacile-Gemona, funzionale a tale obiettivo.

1.3 Razionalizzazione e sviluppo dell’intermodalità e della logistica come fattore di incremento dell’efficienza delle aree produttive.

Azioni generali:

- Il PGT definisce norme che favoriscono una maggiore flessibilità delle funzioni nelle aree produttive, in particolare in quelle che presentano criticità strutturali.
- Il Piano favorisce l'attuazione di ambiti produttivi strategici, con dotazioni infrastrutturali idonee in ambiti industriali confinari.
- I Piani di area vasta e locale definiranno norme che favoriscano la realizzazione di piattaforme logistiche locali a servizio delle città maggiori e dei centri storici per ridurre l'inquinamento e la congestione.
- Tali Piani, inoltre, dovranno prevedere prioritariamente la possibilità di riutilizzare strutture e aree dismesse per fini di tipo logistico-intermodale.

Azioni localizzate:

- Il PGT indica la necessità di sviluppare un Progetto di territorio della "Piattaforma logistica territoriale transnazionale Gorizia-Nova Gorica", imperniato su tre indirizzi strategici:
 - la crescita della competitività attraverso lo sfruttamento di sinergie e complementarietà tra il territorio Goriziano e la Slovenia;
 - la necessità di un riposizionamento delle economie delle due realtà, fino ad oggi fortemente caratterizzate come economie di confine;
 - la definizione di un progetto territoriale espressamente finalizzato a fornire soluzioni per "fare sistema", sia definendo come mettere a rete le diverse realtà locali, secondo una logica di specializzazioni complementari e di interventi prioritari e trainanti, sia individuando un modello gestionale che garantisca nel tempo l'efficienza attuativa, funzionale ed economica del sistema.
- Il PGT indica la necessità di perseguire l'attuazione dei collegamenti transfrontalieri previsti nell'ambito del Programma comunitario per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013 e in particolare del progetto Adria-A per l'accessibilità, lo sviluppo e per il rilancio dell'area adriatica interna.

1.4 Favorire lo sviluppo di territori particolarmente vocati all'insediamento di filiere produttive agricole e agroalimentari.

Azioni generali:

- Salvaguardare i territori agricoli caratterizzati da produzioni di alta qualità.
- Sostenere la formazione di distretti agricoli e la valorizzazione degli assetti produttivi agroalimentari compatibili con la finalità di salvaguardia dei caratteri di integrità del sistema rurale.
- Favorire la formazione di attività della filiera foresta-legno nelle zone montane, ammettendo le funzioni produttive destinate allo sviluppo di tali attività e degli altri prodotti del bosco.
- Incentivare la produzioni diversificate, biologiche e le filiere corte agroalimentari attraverso la predisposizione di indicazioni per gli strumenti di pianificazione di riconoscimento delle aree agricole integre (da conservare nei caratteri peculiari, limitando i nuovi interventi edilizi) e le aree agricole di particolare pregio (produzioni tipiche in ambienti di particolare rilievo sia paesaggistico che economico-produttivo).

1.5 Promozione di aree industriali e artigianali innovative sotto il profilo della sostenibilità ambientale e del risparmio energetico.

Azioni generali:

- Individuazione di criteri per la definizione di aree produttive esistenti che presentano caratteristiche di sostenibilità ambientale ed economica e che quindi possono essere ampliate e, viceversa, di altre aree produttive non ampliabili e quindi da mantenere inalterate o da riconvertire.
- Predisposizione di apposite linee guida finalizzate ad individuare le modalità per realizzare nuove aree produttive ecologicamente attrezzate e riqualificare quelle esistenti che necessitano di modifiche dal punto di vista ambientale.

1.6 Promozione delle attività produttive costituite in forma distrettuale.

Azioni generali:

- Il PGT definisce nel progetto di territorio per il supporto alle attività produttive i *clusters* e i poli produttivi di rango regionale che rivestono un ruolo strategico per l'economia del FVG e concorrono in maniera rilevante allo sviluppo della competitività del sistema economico.
- Il Piano identifica i centri produttivi di eccellenza a livello regionale nei confronti dei quali prevederà azioni di sviluppo prioritario.
- Il PGT promuove il consolidamento degli insediamenti industriali, artigianali e delle agglomerazioni produttive (distretti e consorzi industriali), ma ammette ampliamenti degli stessi solo per attività sostenibili dal punto di vista ambientale, valutate in rapporto alle loro interazioni con il sistema insediativo ed il contesto paesaggistico-ambientale.
- Il Piano favorisce le politiche di riorganizzazione delle aree produttive disperse sul territorio, in particolare di quelle di ridotta dimensione ed estranee a tradizioni locali consolidate (es. attività produttive in montagna).
- Il PGT promuove la riagggregazione delle aree produttive isolate in aree idonee (omogenee per tipologia di prodotto o di filiera) e adeguate sotto il profilo ambientale.
- Il Piano stabilisce che non sono ammesse nuove zone industriali isolate al di fuori degli ambiti delle agglomerazioni industriali dei consorzi industriali e nelle aree di competenza dei distretti di rango regionale.
- I Piani di area vasta sono tenuti a mettere in atto strategie territoriali sovralocali per limitare la dispersione sul territorio di nuove zone industriali e l'ampliamento di quelle esistenti che non risultano adeguatamente connesse alla rete viaria principale, ai nodi del sistema logistico, alle aree di smaltimento dei rifiuti e alle reti energetiche principali.

1.7 Assicurare al sistema delle imprese la possibilità di approvvigionamenti energetici economicamente competitivi, privilegiando il ricorso a fonti energetiche rinnovabili.

Azioni generali:

- Assicurare il mantenimento delle strade forestali in modo da sostenere la produzione di energia da biomasse forestali.
- Realizzare progetti di integrazione territoriale paesaggistica e ambientale delle reti energetiche e dei poli produttivi.
- Favorire l'autosufficienza energetica delle agglomerazioni produttive e delle grandi strutture commerciali.

5.2. Politica strategica n. 2: Tutela e valorizzazione delle risorse e dei patrimoni della regione attraverso il mantenimento dell'equilibrio degli insediamenti tra le esigenze di uso del suolo per le attività antropiche e il rispetto delle valenze ecologico-ambientali, di difesa del paesaggio e di sicurezza dai rischi naturali

Il territorio è la grande risorsa della Regione, pertanto va gestito con estrema attenzione e utilizzato al meglio in modo da ridurre al minimo la sua perdita di valore e la conseguente ripercussione sulla qualità della vita dei cittadini.

Un corretto uso del territorio comporta una maggior razionalità e conseguente economicità delle funzioni antropiche che vi si svolgono, mentre un consumo non controllato del suolo erode questa risorsa e modifica pesantemente gli equilibri generali dell'ecosistema.

L'abbondanza di risorse naturali presenti su un territorio caratterizzato da una grande varietà paesaggistica (ambiente montano, collinare, carsico e lagunare) rappresenta un patrimonio che non può essere dissipato, ma deve essere valorizzato come fattore di sviluppo anche attraverso la creazione di reti che mettano in sinergia i diversi patrimoni.

Particolare attenzione va inoltre posta alla manutenzione del territorio e alla prevenzione dai rischi naturali (idrogeologico, idraulico, boschivo) proprio per assicurare maggior protezione ai cittadini in caso di calamità o eventi eccezionali che a causa dei cambiamenti climatici si ripetonono con sempre maggior frequenza sul territorio del FVG.

L'attuazione di misure di prevenzione si favorisce attraverso politiche di presidio del territorio che promuovano, ad esempio la coltivazione del bosco in montagna orientandola secondo la filiera foresta-legno-energia.

Obiettivi:

- 2.1 Rafforzare la dimensione ecologica complessiva del territorio regionale e in particolare dei sistemi rurali e naturali delle aree a più forte valenza paesaggistica (montane, pedemontane, costiere e dell'entroterra), individuando la rete ecologica e aumentando la protezione degli habitat anche a vantaggio dell'attrattività territoriale.**

Azioni generali:

- Il PGT riconosce valore strategico al Progetto di territorio "Rete ecologica regionale" definendo i nodi e le interconnessioni di tale rete (parchi regionali, SIC e ZPS, aree a elevato livello di naturalità, ecc.).
- Il PGT indica indirizzi normativi per disincentivare previsioni insediative e infrastrutturali che possano compromettere la valenza della rete ecologica regionale;
- Vengono inoltre promosse azioni finalizzate ad incrementare il livello di biodiversità esistente e a rifunzionalizzare il territorio attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica, sistemazione agraria e ricomposizione vegetazionale che compenetrino le aree edificate con quelle naturali;
- I Piani di area vasta sono tenuti a mettere in atto strategie territoriali per la definizione di reti ecologiche a livello locale e sovra locale. La rete ecologica di area vasta inclusiva delle aree urbane definirà, inoltre, gli elementi connettivi essenziali.

2.2 Conservazione della risorsa naturale Suolo privilegiando interventi di riqualificazione urbana e recupero di aree dismesse da riconvertire, sia utilizzando il patrimonio edilizio esistente, sia riducendo l'urbanizzazione di suoli agricoli.

Azioni generali:

- Definire come prioritari gli interventi di recupero delle aree dismesse e dei territori degradati, di rinnovo e riqualificazione dei tessuti urbani privi di standard qualitativi, funzionali ed energetici secondo principi di efficienza (con una suddivisione per macro ambiti insediativi e l'individuazione di obiettivi specifici per i poli di primo livello) e quelli che stabiliscono rapporti con i contesti urbani consolidati attraverso il verde connettivo, gli spazi pubblici e le mobilità alternative al trasporto privato.
- Promuovere la razionalizzazione, il recupero e il riutilizzo delle volumetrie disponibili.
- Tutelare i valori relativi agli insediamenti e nuclei storici e all'edilizia rurale che costituiscono un patrimonio non riducibile della regione (in quanto individuati dalla CDV). In queste aree è privilegiata la "messa a sistema dei valori" cioè viene favorita la tutela e manutenzione del territorio con conseguenti limitazioni alle possibilità di trasformazione.
- Disincentivare l'urbanizzazione nei pressi delle grandi infrastrutture di connessione viabilistica, favorendo viceversa progetti locali di sviluppo.
- Definire indicazioni per la formazione di bilanci urbanistici nella pianificazione di Area vasta.
- Favorire la plurifunzionalità dei centri attraverso il superamento della monofunzionalità residenziale, il recupero delle destinazioni che appartengono alle tradizioni locali e la localizzazione di funzioni nuove e articolate (artigianato, turismo, commercio, strutture per il tempo libero e le attività culturali).

2.3 Valorizzazione degli elementi naturali, paesaggistici e identitari del territorio in funzione di una maggiore attrattività e fruibilità del turismo di qualità (culturale, ambientale, enogastronomico, etc.).

Azioni generali:

- Favorire la multifunzionalità dell'agricoltura, che punti ad integrare in un più ampio quadro d'insieme una serie di funzioni e servizi aggiuntivi a beneficio dell'intera società. All'attività agricola va associata l'attività di trasformazione e di vendita diretta dei prodotti aziendali, di salvaguardia del territorio rurale, di agriturismo, di recupero e messa a coltura di antiche varietà vegetali e razze animali, nonché di didattica rurale.
- Privilegiare lo sviluppo nelle aree agricole in cui si collocano produzioni di pregio e limitare la trasformazione verso usi che ne riducano il valore agronomico e paesaggistico.
- Indicare prioritariamente per le previsioni di nuovi insediamenti turistici la necessità di recupero del patrimonio edilizio esistente (anche di trama minore come piccoli borghi e insediamenti rurali), al fine di garantire il mantenimento dell'identità dei paesaggi regionali.
- Individuare sistemi turistici sovralocali attraverso la formazione di una rete di percorsi tematici che connettano i poli più attrattivi e quelli minori valorizzando le enormi potenzialità del territorio.

Azioni localizzate:

- I Piani di area vasta sono tenuti a mettere in atto strategie territoriali sovralocali per integrare:

- il sistema turistico stagionale costiero con il patrimonio artistico (riconoscimento del distretto turistico-culturale di Grado, Aquileia, Palmanova e della Laguna) in modo da incrementare la qualità e la varietà dell'offerta.
- il sistema turistico stagionale montano con il patrimonio naturale, ambientale e paesaggistico, incentrato sui Parchi delle Dolomiti Friulane e delle Prealpi Giulie, al fine di accrescere la ricchezza dell'offerta con attività legate all'escursionismo, allo sport, alle produzioni agroalimentari tipiche e all'artigianato locale.

2.4 Aumentare la sicurezza del territorio prevenendo i rischi naturali (idraulico e idrogeologico) derivanti dall'aumento degli eventi eccezionali dovuto ai cambiamenti climatici.

Azioni generali

- Definire misure di salvaguardia che impediscano la trasformazione di aree già interessate da eventi di dissesto idrogeologico o potenzialmente a rischio.
- Stabilire indicazioni per la pianificazione di livello locale e di area vasta relativamente alla necessità di recepimento di vincoli da parte degli strumenti di settore e di indagine della vulnerabilità del territorio per le parti non indagate.

5.3. Politica strategica n. 3: Qualità e riequilibrio del territorio regionale (dal policentrismo al Sistema Regione)

Nel territorio regionale va migliorata la funzionalità dei centri urbani (nodi del Sistema) e delle loro aree di riferimento in modo da garantire benessere, dotazione di servizi, offerta abitativa, culturale e informativa.

L'obiettivo va perseguito con la definizione dei Sistemi territoriali locali (STL) che necessariamente devono assumere specializzazioni e svolgere ruoli complementari al fine di evitare dissipazioni di risorse economiche e migliorare così la competitività complessiva del sistema regione.

L'aggregazione territoriale dei STL deve essere progettata come un'entità dinamica, dalle molteplici sfaccettature dotata di un proprio capitale territoriale (economico, sociale, istituzionale, ambientale, culturale, insediativo, ecc.), che progredisce nel tempo e di cui vanno evidenziate potenzialità di accumulo, rischi di consumo, necessità di investimento, manutenzione e innovazione, evitando le dicotomie tra le aree di sviluppo e le aree a rischio marginalità.

Anche nella realtà del Friuli Venezia Giulia composta da centri urbani di ridotte dimensioni lo sviluppo del ruolo delle città risulta un fattore essenziale, in quanto qui si concentrano e si integrano servizi e funzioni ad alta complessità, necessari alla competizione a livello globale.

Le strategie regionali si muovono verso la compattazione dei centri, nel rispetto del contesto esistente, e verso il potenziamento e l'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto collettivo che dovranno migliorare l'accessibilità, ma anche inscrivere la nuova offerta di trasporto entro scelte strategiche di assetto del territorio in grado di selezionare i luoghi di nuova crescita insediativa.

In questo contesto ed in uno scenario di lungo termine va valutata l'ipotesi di realizzare un Sistema metropolitano regionale su ferro.

Obiettivi

3.1 Assicurare l'equità nella distribuzione sul territorio dei costi e dei benefici economici, sociali ed ambientali derivanti dallo sviluppo produttivo, infrastrutturale ed edilizio.

Azioni generali:

- Definire un sistema di poli urbani principali e secondari che assicuri un equilibrio tra le diverse aree della regione attraverso la gerarchizzazione e la specializzazione.
- Promuovere meccanismi di perequazione territoriale quale strumento per eliminare gli effetti della concorrenza fra Comuni in materia di offerta insediativa, per contrastare il processo di dispersione e polverizzazione insediativa e per ridurre gli impatti ambientali della mobilità.
- Integrare, tenendo conto delle direttive europee sulla concorrenza, le politiche di sviluppo commerciale e quelle di sviluppo territoriale complessivo, in modo da riequilibrare l'offerta nelle zone svantaggiate.

3.2 Costruzione dei Sistemi territoriali locali in base alla concertazione di strategie comuni e alla valorizzazione delle vocazioni territoriali, al fine di promuovere forme di sviluppo sostenibile di lunga durata che riequilibrino dal punto di vista territoriale i processi di conurbazione e di dispersione insediativa esistenti.

Azioni generali:

- Definire le aggregazioni territoriali in base a caratteristiche omogenee dal punto di vista funzionale e identitario e ad una massa critica che li possa classificare come nodi complessi della rete regionale.
- Individuare strumenti di pianificazione di Area vasta che attribuiscono poteri di *governance* sovralocale ai Sistemi territoriali locali.
- Definire le vocazioni dei Sistemi territoriali locali e le criticità da affrontare nella pianificazione di Area vasta.
- Stabilire i criteri che la pianificazione di Area vasta deve adottare per ridurre i fenomeni di dispersione insediativa che, incrementando il consumo del suolo, minacciano di compromettere il livello di qualità ambientale.
- Individuare meccanismi e regole di perequazione e compensazione territoriale da applicarsi in sede di pianificazione di Area vasta.

3.3 Rafforzamento di un sistema di nodi urbani principali e secondari attraverso la specializzazione e la gerarchizzazione

Azioni generali:

- Nel progetto di territorio "Reti di città", il PGT definisce la gerarchia urbana dei poli a cui la pianificazione e la programmazione dovranno fare riferimento per valorizzare il loro ruolo a livello economico e territoriale.
- Il Piano individua i seguenti poli di primo livello, definendone il ruolo e la specializzazione a scala sovraregionale, regionale e di STL:
 - Gorizia
 - Pordenone
 - Trieste
 - Udine
 - Monfalcone - Ronchi dei Legionari

- Cervignano del Friuli - Palmanova
 - Cividale
 - Latisana
 - Codroipo
 - San Vito al Tagliamento
 - Sacile
 - Maniago - Spilimbergo
 - San Daniele del Friuli
 - Gemona
 - Tolmezzo
 - San Giorgio di Nogaro (a livello progettuale)
 - Tarvisio (a livello progettuale)
- Il PGT determina le dotazioni necessarie ai poli di primo livello in termini di offerta di servizi (scolastici, sanitari, relativi a cultura, tempo libero e mobilità) e capacità della struttura produttiva di creare posti di lavoro con apposito documento di indirizzo.
 - Il Piano promuove il recupero degli ambienti insediativi storici, delle aree dismesse (in particolare dei siti militari) e dei contesti degradati, incentivando il riutilizzo dell'esistente per fini residenziali, attività culturali, servizi e attività produttive.
 - Il PGT definisce le relazioni tra i poli di primo livello e gli altri centri urbani appartenenti agli STL in termini di connessioni reciproche, localizzazione dei servizi e complementarità dell'offerta di funzioni superiori, in modo da contrastare i fenomeni di marginalizzazione e abbandono soprattutto in ambiti montani.

Azioni localizzate:

- Favorire il rafforzamento dei sistemi territoriali lineari caratterizzati dalla possibilità di utilizzo del TPL ferroviario che possono consolidarsi come nuovi assi del modello policentrico della regione (ad esempio Trieste- Monfalcone-Cervignano; Cervignano-Palmanova- Udine; Gorizia-Cormons-Manzano).
- Rafforzare le polarità principali (Codroipo, Palmanova, Gorizia, Trieste) collocate lungo la dorsale viaria est-ovest settentrionale (SP 252) per facilitare la riarticolazione del sistema insediativo.
- Potenziare i centri intermedi (Latisana, San Giorgio di Nogaro, Cervignano del Friuli, Monfalcone e Ronchi dei Legionari) localizzati lungo la direttrice est-ovest meridionale (SS 14) potenzialmente interessata dal passaggio del Corridoio III.
- Integrare i sistemi insediativi storici attraverso il potenziamento delle connessioni nord-sud, in particolare dell'asse Udine-Palmanova-Grado al fine di accrescere e favorire l'accessibilità al sistema turistico balneare.

3.4 Assicurare a tutti i territori della regione l'accesso ai servizi attraverso le reti sanitarie, tecnologiche, distributive, culturali, energetiche, della mobilità e della formazione.

Azioni generali:

- Dotare tutti i poli di primo livello di servizi innovativi e favorire l'insediamento di funzioni di eccellenza e servizi rari.

- Concentrare i servizi di ordine superiore nei poli di primo livello, garantendone l'accessibilità da parte del territorio di riferimento.
- Salvaguardare la rete degli esercizi di vicinato (specialmente nei piccoli centri) invertendo tendenziali fenomeni di desertificazione commerciale.
- Garantire la corretta distribuzione di servizi (pubblici e privati) attraverso l'innovazione e sviluppo (es. *e-commerce*) e verificando le dotazioni a livello di Area vasta.

3.5 Aumentare i livelli prestazionali e la qualità dei contesti urbani attraverso la riduzione dell'inquinamento e della produzione di rifiuti ed il contenimento del consumo di risorse.

Azioni generali:

- Il PGT fornisce, come indirizzo prioritario per la pianificazione di tutti livelli, il recupero di ambiti dismessi e non utilizzati, il riutilizzo del patrimonio edilizio esistente e il rinnovo di porzioni urbane non qualificate, escludendo trasformazioni che riducano i suoli naturali.
- Il Piano indica agli strumenti di pianificazione di tutti livelli di introdurre, nel recupero dei centri, nuclei e insediamenti di interesse storico, ambientale e rurale, la plurifunzionalità come strumento di rafforzamento dell'identità delle comunità locali, ammettendo l'attività integrata della residenza, dell'artigianato, del turismo, del commercio e delle strutture per il tempo libero e per servizi culturali.
- Il PGT segnala agli strumenti di pianificazione territoriale la necessità di prevedere obiettivi e azioni per favorire l'integrazione sociale e funzionale tra il tessuto residenziale delle aree urbane e l'offerta commerciale. In particolare si promuovono la valorizzazione e il consolidamento delle attività di vendita e di quelle ad esse complementari (soprattutto in montagna) e la costituzione di mercati tradizionali e centri commerciali naturali anche attraverso la limitazione della circolazione meccanica e una pedonalizzazione dei centri che preveda un'adeguata dotazione di parcheggi esterna al tessuto edificato.

Tab. 1: Schema sintetico relativo alle politiche strategiche del PGT

AZIONI DEL PIANO DEL GOVERNO DEL TERRITORIO		
Politica del PGT	Obiettivi del PGT correlati	Azioni del PGT
1. Sviluppo della competitività dei territori come miglioramento della qualità della mobilità e della produzione	1.1 Integrazione del grande telaio infrastrutturale di valenza nazionale ed europea (Corridoio Adriatico-Baltico e Corridoio Mediterraneo), secondo strategie di mobilità sostenibile, favorendo il trasporto su ferro	1. Realizzazione dei corridoi europei potenziando l'accessibilità internazionale, secondo modalità di progettazione delle infrastrutture che tengano conto della rete ecologica regionale e rispettino i valori indicati nella CDV, secondo i seguenti criteri: - minimizzare il consumo di suoli naturali e agricoli; - integrare gli interventi infrastrutturali con gli aspetti paesaggistici e ambientali; - definire le misure di compensazione/mitigazione degli impatti (o delle perdite di valori regionali); - identificare le produzioni agricole che possono permanere sui territori attraversati dalle infrastrutture (agricoltura "no food" per biomasse, biodiesel, ecc.) e le colture specifiche di pregio da ricollocare; - disincentivare l'urbanizzazione nei pressi delle grandi infrastrutture di connessione viabilistica.
	1.2 Potenziamento delle porte e dei corridoi di connessione con le regioni circostanti e delle reti di relazione a tutti i livelli rafforzando i legami di coesione territoriale interna migliorando la qualità delle relazioni	1. Riconoscimento, quali priorità per il sistema portuale dell'Alto Adriatico e per la cooperazione transfrontaliera, dei collegamenti tra le aree urbane e i terminali portuali di Trieste e Capodistria, nonché tra il polo aeroportuale e ferroviario di Ronchi dei Legionari con Gorizia e Nova Gorica.
		2. Realizzazione dei collegamenti transfrontalieri tra FVG, Austria e Slovenia.
		3. Favorire l'accessibilità ai poli di 1° livello e ai relativi STL prioritariamente attraverso la modalità ferroviaria. Gli strumenti urbanistici di area vasta dovranno evidenziare le criticità di tipo infrastrutturale e prevedere apposite aree di interscambio auto-treno o TPL collegate alla rete della mobilità ciclabile o pedonale.
	1.3 Razionalizzazione e sviluppo dell'intermodalità e della logistica	1. Indicazioni normative che favoriscano una maggiore flessibilità delle funzioni nelle aree produttive, in particolare in quelle che strutturalmente presentano criticità.
		2. Indicazioni normative per la pianificazione di Area vasta e locale che favoriscano la predisposizione di strutture per il commercio e la logistica a servizio delle città maggiori e centri storici per ridurre l'inquinamento e la congestione del traffico.
		3. Favorire il riutilizzo, per fini di tipo logistico-intermodale, di strutture/aree dismesse o non utilizzate.
1.4 Sviluppo di territori particolarmente vocati all'insediamento di filiere produttive agricole e agroalimentari	1. Salvaguardia dei territori agricoli caratterizzati da produzioni di alta qualità.	
	2. Favorire la formazione di distretti agricoli e la valorizzazione degli assetti produttivi compatibili con la finalità di salvaguardia dell'integrità del sistema rurale.	
	3. Mantenimento delle aree preposte alle pratiche agroforestali attraverso la promozione delle attività connesse alla filiera foresta-legno.	
1.5 Promozione di attività produttive innovative sotto il profilo del contenimento del consumo delle risorse naturali e del risparmio energetico	1. Individuazione di criteri per la definizione di aree produttive esistenti che presentano caratteristiche di sostenibilità ambientale/economica e che quindi possono essere ampliate, nonché per la definizione di aree produttive esistenti (o miste con attività commerciali) non ampliabili da mantenere nell'attuale consistenza e/o da riconvertire.	
	2. Predisposizione di apposite linee guida per la realizzazione di "Aree produttive ecologicamente attrezzate".	
1.6 Promozione delle attività produttive costituite in forma distrettuale	1. Definire i sistemi produttivi di livello regionale che rivestono un ruolo strategico per lo sviluppo della competitività del sistema economico identificando i centri di eccellenza a livello regionale per cui sono previste azioni di sviluppo prioritario.	

		<p>2. Consolidamento dei sistemi produttivi esistenti (Distretti e Consorzi industriali) ammettendo ampliamenti per attività ecosostenibili e ad elevato valore aggiunto.</p> <p>3. Favorire la riorganizzazione delle aree produttive disperse sul territorio, in particolare di quelle isolate e di ridotta dimensione ed estranee a tradizioni locali consolidate (ad esempio le attività produttive in montagna).</p> <p>4. Indicazioni per gli strumenti di Pianificazione di area vasta finalizzati a limitare la dispersione sul territorio di nuove zone industriali e l'ampliamento di quelle esistenti che non risultano adeguatamente connesse alla rete viaria principale, ai nodi del sistema logistico, alle aree di smaltimento dei rifiuti e alle reti energetiche principali.</p>
	1.7 Assicurare al sistema delle imprese la possibilità di approvvigionamenti economicamente competitivi dal mercato energetico, privilegiando il ricorso a fonti energetiche rinnovabili	<p>1. Assicurare il mantenimento delle strade forestali in modo da sostenere la produzione di energia da biomasse boschive.</p> <p>2. Realizzare progetti d'integrazione territoriale, paesaggistica ed ambientale delle reti energetiche e dei poli produttivi.</p>
2. Tutela e valorizzazione delle risorse e dei patrimoni della regione, attraverso il mantenimento dell'equilibrio degli insediamenti tra le esigenze di uso del suolo per le attività antropiche e il rispetto delle valenze ecologico-ambientali, di difesa del paesaggio e di sicurezza dai rischi ambientali	2.1 Rafforzare la dimensione ecologica complessiva del territorio regionale e in particolare dei sistemi rurali e naturali a più forte valenza paesaggistica a vantaggio dell'attrattività territoriale	1. Definizione dei nodi (Rete Natura 2000, SIC, ZPS, parchi regionali, aree ad elevato livello di naturalità, ecc.) e delle interconnessioni che costituiscono la rete ecologica regionale.
		2. Indicazioni delle modalità per la definizione, la conservazione ed il rafforzamento delle reti ecologiche di Area vasta.
		3. Scoraggiare le previsioni insediative e infrastrutturali che possano compromettere la valenza della rete ecologica regionale.
		4. Incrementare il livello di biodiversità e rifunzionalizzare il territorio considerato, attraverso interventi di riqualificazione urbana, di sistemazione agraria e di ricomposizione vegetazionale che compenetrino le aree edificate con quelle naturali.
	2.2 Conservazione della risorsa naturale Suolo privilegiando interventi di riqualificazione urbana, di recupero di aree dismesse e di riconversione del patrimonio edilizio esistente.	1. Definire come prioritari il rinnovo e la riqualificazione urbana secondo principi di efficienza energetica e attraverso il recupero delle aree dismesse .
		2. Tutela del patrimonio insediativo storico e rurale non riducibile della regione attraverso limitazioni alle possibilità di trasformazione indicate dagli strumenti di pianificazione di Area vasta.
		3. Definire indicazioni per la formazione di bilanci urbanistici nella pianificazione di Area vasta, favorendo la razionalizzazione, il recupero e il riutilizzo delle volumetrie disponibili.
	2.3 Valorizzazione degli elementi naturali, paesaggistici e identitari del territorio in funzione di una maggiore attrattività e fruibilità del "turismo di qualità" (ambientale, rurale, culturale, ecc.)	1. Favorire la multifunzionalità del settore primario in funzione della salvaguardia del territorio, consentendo l'associazione tra agricoltura, agriturismo, trasformazione e vendita diretta dei prodotti locali, e attività di didattica rurale. Privilegiare inoltre lo sviluppo nelle aree agricole caratterizzate da produzioni di pregio, limitando la trasformazione verso usi che ne riducano il valore agronomico e paesaggistico.
		2. Indicare prioritariamente, per le previsioni di nuovi insediamenti turistici, la necessità di recupero del patrimonio edilizio esistente (in particolare piccoli borghi e insediamenti rurali) al fine di garantire il mantenimento dell'identità dei paesaggi regionali.
		3. Definizione di sistemi turistici sovralocali attraverso la formazione di una rete di percorsi tematici che connettano i poli di interesse turistico con le attrazioni potenziali legate al patrimonio storico-culturale e alla rete ecologica.
2.4 Aumentare la sicurezza del territorio prevenendo i rischi naturali (idrogeologico e idraulico)	1. Riconoscimento di misure di salvaguardia alla trasformazione di aree già interessate o a rischio di eventi di dissesto idrogeologico e valanghivo, nonché di salvaguardia di superfici forestali che svolgono funzione di difesa dal rischio naturale.	

		2. Indicazioni per la pianificazione di livello locale e di area vasta relative alla necessità di recepimento dei vincoli derivanti da strumenti di settore e di indagine riguardanti la vulnerabilità del territorio.
3. Qualità e riequilibrio del territorio regionale (dal policentrismo al sistema-regione)	3.1 Assicurare l'equità nella distribuzione sul territorio dei costi e dei benefici economici, sociali ed ambientali derivanti dallo sviluppo produttivo, infrastrutturale ed edilizio	1. Definizione di un sistema di poli urbani principali e secondari, gerarchizzati e specializzati, che assicurino un equilibrio tra le diverse aree della regione.
		2. Individuazione di meccanismi e regole per la perequazione e la compensazione territoriale, da applicarsi in sede di pianificazione di Area vasta, quali strumenti per lo sviluppo sostenibile e policentrico.
		3. Integrazione dello sviluppo territoriale complessivo regionale con le politiche di sviluppo commerciale, tenendo conto delle direttive europee sulla concorrenza.
	3.2 Costruzione dei Sistemi territoriali locali in base alla concertazione di strategie comuni e alla valorizzazione delle vocazioni territoriali, al fine di promuovere forme di sviluppo sostenibile di lunga durata che riequilibrino dal punto di vista territoriale i processi di conurbazione e di dispersione insediativa esistenti.	1. Definizione di aggregazioni territoriali omogenee per caratteristiche funzionali, identitarie e dimensionali.
		2. Indicazione delle vocazioni dei sistemi territoriali locali e delle tematiche da affrontare nella pianificazione di Area vasta, stabilendo i criteri di riferimento per la riduzione dei fenomeni di dispersione e consumo del suolo che compromettono il livello di qualità ambientale.
	3.3 Rafforzamento di un sistema di nodi urbani principali e minori attraverso la specializzazione e la gerarchizzazione	1. Individuazione dei poli di primo livello e poli minori, definendone il ruolo e la specializzazione a scala regionale e di area vasta.
		2. Definire le dotazioni necessarie ai poli di primo livello in termini di offerta di servizi (scolastici, sanitari, relativi a cultura, tempo libero e mobilità) e capacità della struttura produttiva di creare posti di lavoro.
		3. Promuovere il recupero degli insediamenti storici, il riuso dell'esistente e delle aree dismesse, la riqualificazione dei contesti degradati.
		4. Definizione delle relazioni tra poli di primo livello e poli minori in termini di connessioni, localizzazione di servizi e complementarietà dell'offerta di funzioni superiori.
	3.4 Assicurare a tutti i territori della regione l'accesso ai servizi attraverso le reti sanitarie, tecnologiche, distributive, culturali, energetiche, della mobilità e della formazione.	1. Concentrazione nei poli di primo livello dei servizi di ordine superiore, garantendone l'accessibilità da parte del territorio di riferimento.
2. Verifica delle dotazioni a livello d'area vasta, garantendo la corretta distribuzione dei servizi (pubblici e privati) attraverso l'innovazione e lo sviluppo.		
3. Salvaguardare il tessuto commerciale urbano, specialmente nei piccoli centri e nelle aree montane, invertendo tendenziali fenomeni di desertificazione commerciale e favorendo la valorizzazione e la vendita di prodotti tipici locali.		
3.5 Aumentare la qualità dell'ambiente urbano attraverso la riduzione dell'inquinamento e della produzione di rifiuti e la riduzione del consumo di risorse.	1. Identificazione della plurifunzionalità quale strumento di rafforzamento dell'identità locale, integrando residenza, artigianato, turismo, commercio, strutture per il tempo libero e per servizi culturali.	
	2. Promozione di attività atte a favorire il miglioramento della qualità ambientale e insediativa e lo sviluppo sostenibile del territorio.	

Fonte: uffici regionali

6. I Sistemi Territoriali Locali (STL)

6.1. Una nuova struttura territoriale come strategia del DTSR

L'obiettivo del PGT è quello di proiettare la Regione FVG nello spazio europeo come soggetto autonomo e principale, capace di sviluppare relazioni internazionali ed offrire scenari di espansione e di sviluppo ai sistemi territoriali locali, partendo dal concetto di coesione territoriale, sia da un punto di vista più esteso, cioè europeo, fino a focalizzare quello locale dell'area vasta.

La coesione è rappresentata dalla capacità di realizzare un sistema integrato tra le reti che compongono il sistema territoriale nel suo complesso: il sistema degli insediamenti, quello delle infrastrutture e quello dell'ambiente naturale e cercare di creare tra questi un equilibrio sostenibile.

Le città sono i veri motori dello sviluppo, la forza propulsiva che con la loro diversità e le identità dei centri urbani creano la crescita sociale ed economica del territorio.

Per originare tale sviluppo, però, è necessario migliorare l'accessibilità e l'integrazione dei territori a livello europeo, promuovendone complementarietà e sinergie, ma preservandone la qualità e la diversità come valori fondanti.

6.2. Dalle reti urbane funzionali alla “piattaforma territoriale”

6.2.1. Nell'ottica del risparmio di consumo di suolo

Il sistema di governance presentato dal PGT è composto dalla rete policentrica dei luoghi e dalle relative relazioni rappresentate dai flussi quindi l'importanza di un polo non è data solo dalla sua grandezza, ma anche dalla sua capacità di essere nodo di più reti funzionali.

La nuova impostazione del sistema policentrico regionale non si fonda solamente sulla tradizionale logica gerarchica, ma dipende anche delle reti urbane e territoriali.

La logica delle reti, infatti, offre nuove prospettive di sviluppo ai territori ed ai singoli poli che appartengono a diverse reti territoriali.

Maggiori sono i collegamenti di un polo con diverse reti funzionali, maggiore è la sua possibilità di creare sviluppo che non si misura più in crescita dimensionale o di concentrazione spaziale, ma preferibilmente di qualità ed efficienza delle relazioni.

Inoltre, le tecnologie dell'informazione e le nuove modalità di trasporto riducono le distanze fra i poli, ampliando le possibilità di interazione e consentendo a quelli che sfruttano al meglio questa “nuova” accessibilità di sviluppare un maggior potenziale di crescita.

La strategia del PGT è quella di promuovere lo sviluppo e la coesione del territorio regionale attraverso l'integrazione delle varie reti funzionali (insediative, ambientali ed infrastrutturali) e la valorizzazione dei luoghi-poli, che, collegati da relazioni, infrastrutture o flussi di vario tipo, definiranno la struttura portante del sistema (“piattaforma territoriale”).

Per la realizzazione di tale strategia il Piano attribuisce alle reti del sistema insediativo e trasportistico la funzione ordinatrice della “piattaforma territoriale regionale”, con le sue

caratteristiche di accessibilità e funzionamento dei poli, mentre l'individuazione della rete ecosistemica assicura il riconoscimento delle caratteristiche identitarie del territorio.

Fino ad oggi all'espansione insediativa seguiva una domanda di infrastrutturazione e allo stesso modo lungo le vie di trasporto si agevolava l'urbanizzazione.

Tale modello di espansione è il principale motivo del disordine territoriale e dello sprawl urbano ed è per questa ragione che è necessario ridisegnare la forma delle città effettive includendo le reti ecologiche.

Riassumendo, il PGT punterà la maggior parte delle proprie azioni a:

- **creare un sistema policentrico razionale che definisca in modo chiaro la gerarchia delle funzioni degli insediamenti e un'equa distribuzione dei servizi sul territorio. Questa politica strategica deve arginare l'espansione orizzontale delle città e contenere la crescita degli insediamenti, in particolare nella fascia intermedia del territorio regionale, in modo da rendere maggiormente efficiente la struttura insediativa e infrastrutturale e ridurre la congestione e l'inquinamento derivanti dall'aumento della mobilità. La razionale distribuzione delle funzioni, dei servizi e delle infrastrutture dovrebbe inoltre permettere di frenare il consumo di suolo. La base di questo processo è mettere in relazione in modo equilibrato i tre principali sistemi territoriali: il sistema naturale, il sistema degli insediamenti e quello delle infrastrutture. Solo con il rispetto del territorio e delle sue risorse, infatti, si riuscirà a porre il sistema antropico in una giusta relazione con il sistema naturalistico-ambientale.**
- **sviluppare la rete materiale ed immateriale delle infrastrutture di trasporto in modo da rendere maggiormente efficienti i collegamenti tra gli snodi del sistema policentrico e permettere una razionale distribuzione delle funzioni sul territorio. Recependo il Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica (PRITMML), il PGT limita la costruzione di nuove infrastrutture e mira ad accrescere l'accessibilità dei luoghi attraverso una migliore distribuzione ed integrazione dei mezzi di trasporto. Il Piano, inoltre, prevede un sistema integrato delle infrastrutture in cui si privilegia lo sviluppo del trasporto su ferro, cercando di renderlo più accessibile a tutti i cittadini della regione. L'obiettivo è quello di indirizzare la pianificazione delle trasformazioni urbane verso un modello compatto, più funzionale ed efficiente da un punto di vista trasportistico ed energetico, cercando di collegare al meglio le reti rafforzando le infrastrutture esistenti.**
- **riconoscere la rete ecosistemica come terzo elemento ordinatore della struttura territoriale regionale, alla pari con il sistema degli insediamenti e quello delle infrastrutture. Definire e qualificare le reti ecosistemiche, infatti, è necessario per proteggere e conservare i territori più vulnerabili e pregiati che rappresentano un importante patrimonio della Regione. Questo impegno porta, inoltre, alla strutturazione in rete anche del sistema agricolo e dei paesaggi extraurbani, al fine di controllare la dispersione insediativa e disegnare una città compatta e valorizzata dalle specificità locali. La volontà del PGT è dunque quella di integrare la rete naturalistico-ambientale, il sistema delle infrastrutture e quello degli insediamenti in una "piattaforma territoriale" che limiti il consumo di suolo e preservi il territorio dalla pressione antropica.**

6.2.2. La struttura della “piattaforma territoriale”

La “piattaforma territoriale” è composta da molteplici reti i cui nodi rappresentano poli di accumulo di capitale umano, finanziario, culturale e ambientale, dove si accentrano i servizi specializzati per la direzione ed il controllo delle singole attività economiche organizzate in ogni specifica rete.

La “piattaforma territoriale”, pertanto, viene governata attraverso sistemi a rete che collegano tra loro i poli dove sono svolte attività simili o complementari (importanti organizzazioni politico-economiche, centri rilevanti dal punto di vista tecnico-scientifico, etc.

Sono l'eccellenza, la qualità e la grandezza ad assegnare il livello d'importanza relativa dei poli. La città o il centro incluso in più reti gode di caratteristiche di multifunzionalità che gli attribuiscono un'importanza maggiore rispetto agli altri classificandolo come polo di “primo livello”. Tali poli sono il riferimento della rete policentrica regionale e rappresentano l'anello di congiunzione tra la rete di livello superiore (extraregionale) e il bacino della rete “inferiore” (area vasta).

Nella prospettiva di riordino dei sistemi insediativi la Regione definisce **i capoluoghi di provincia, i poli di primo livello ed i centri di valenza territoriale**. I capoluoghi e i poli di primo livello hanno il ruolo di relazionarsi tra loro e di collegarsi con altri poli extraregionali di pari importanza, mentre quelli di valenza territoriale espletano la funzione di ordinare l'area vasta.

In questo modo i poli di primo livello, assieme ai quattro capoluoghi, si presentano come porte dell'internazionalizzazione e luogo di riferimento di valori territoriali più vasti.

Nella globalizzazione degli scambi, delle produzioni e delle competenze i vantaggi competitivi dei sistemi territoriali locali si basano sempre meno sulla dotazione di fattori produttivi generici e sui costi di produzione, ma sempre più sulla qualità dei fattori territoriali e degli “ecosistemi relazionali” locali.

Questo approccio qualitativo alla costruzione del sistema policentrico regionale porta ad una nuova governance territoriale, finalizzata alla riduzione delle diseconomie e delle duplicazioni di servizi e funzioni sul territorio.

Le indicazioni di assetto spaziale europeo e nazionale ritengono centrali i seguenti temi: le politiche dello sviluppo urbano in un quadro di policentrismo territoriale, il rafforzamento delle relazioni città-campagna, la promozione di agglomerazioni transnazionali competitive e innovative e il rafforzamento delle reti transeuropee di città.

Affrontando il tema della competitività si tratta di costituire reti di complementarità e sinergie tali da poter raggiungere masse critiche adeguate all'obiettivo di concorrere con realtà urbane maggiori.

Per quanto riguarda la coesione, invece, l'obiettivo è quello di rafforzare gli aspetti di condivisione di servizi, attività, infrastrutture e conoscenze, in particolare nei sistemi di centri minori che devono essere in grado di assicurare prestazioni urbane necessarie al mantenimento o al conseguimento di livelli adeguati di funzionalità e attrattività.

In particolare, i poli di primo livello devono costituire i principali nodi e ambiti di accesso al sistema territoriale regionale nelle sue componenti insediative, produttive e culturali.

Il sistema policentrico, che comprende anche i centri di valenza territoriale, deve essere considerato come struttura portante dell'apparato turismo – ambiente – cultura e come riferimento essenziale del modello insediativo regionale di qualità territoriale.

Tale sistema rappresenta uno dei principali punti di forza e di connotazione identitaria della struttura territoriale e, se adeguatamente valorizzato, potrebbe permettere al FVG di competere con realtà regionali di maggiore rilevanza.

La struttura policentrica regionale è costruita sui quattro capoluoghi di provincia e il polo del Monfalconese, e da una serie di altri centri di ridotta dimensione localizzati, a distanze variabili ma generalmente limitate, lungo le infrastrutture stradali e ferroviarie.

Questa struttura reticolare diffusa è una peculiarità della Regione che la differenzia fortemente dai territori contermini (Veneto e Slovenia) entrambi connotati dalla presenza di grandi poli urbani a cui fanno capo aree di gravitazione esterna.

A livello di area vasta le reti delle città maggiori e dei piccoli nuclei rappresentano l'armatura portante che caratterizza in termini identitari specifiche porzioni del territorio regionale.

Le specifiche caratteristiche identitarie dei territori sono però minacciate dall'espansione delle città maggiori, da modelli insediativi diffusivi a bassa densità e da nuovi stili di vita e di mobilità che determinano una pressione crescente sui sistemi urbani, legata a rumore, inquinamento atmosferico, elevati consumi energetici, congestione, occupazione di spazi pubblici e impermeabilizzazione di suoli agricoli.

Sono quindi le città e i nuclei minori, i centri storici e i complessi rurali gli elementi di una rete già esistente su cui puntare per rafforzare la competitività e la coesione interna del sistema territoriale regionale.

Questo sistema in prospettiva necessita di una rimodulazione funzionale e di un riposizionamento degli elementi insediativi rispetto alla rete ecologica e alla struttura infrastrutturale che diventano essenziali per individuare il loro ruolo nella rete regionale e sovraregionale della città.

6.3. Individuazione dei poli di primo livello

Al fine di promuovere la pianificazione integrata di area vasta è necessario capire come funziona la piattaforma territoriale regionale in modo da individuare le reti che la intersecano e collegandone gli snodi fondamentali.

I punti nodali individuati si diversificano tra centri di primo livello e poli minori in relazione alle loro dimensioni, alla struttura produttiva, alla dotazione di infrastrutture ed a livello dei servizi offerti.

I centri di primo livello sono il riferimento della rete policentrica regionale, quindi sono tenuti a relazionarsi tra loro ed a connettersi con altri poli extraregionali, mentre i centri minori detengono semplicemente un ruolo interno di ordinare l'area vasta.

Per ottenere una classificazione dei centri si è costruito un Indice di Attrattività (IA) che tenesse in considerazione la diversa capacità dei comuni della regione di garantire un'offerta adeguata di servizi e posti di lavoro alla popolazione secondo la seguente metodologia.

A tal fine sono state individuate 11 variabili tramite le quali sono stati costruiti i seguenti macroindicatori:

- 1) Servizi istruzione (SI):
 - Numero facoltà universitarie,
 - Numero alunni Scuole superiori.

2) Servizi sanitari (SS):

- Numero Farmacie,
- Posti letto ospedalieri,
- Centri di continuità assistenziale.

3) Servizi cultura e tempo libero (SCT):

- Numero Impianti sportivi,
- Numero Cinema,
- Numero Teatri,
- Numero Biblioteche.

4) Struttura produttiva (SP):

- Numero imprese,
- Numero addetti.

Per aggregare in un unico valore di sintesi un set di valori di natura differente, è stato necessario standardizzare preliminarmente tutte le variabili, in modo da renderle omogenee e confrontabili in termini di valore medio e variabilità. Per migliorare l'interpretazione dei risultati si è scelto di normalizzare i dati tra 0 e 1 attraverso la seguente formula:

$$Z_{ij} = (x_{ij} - x_{min}) / (x_{max} - x_{min}).$$

Successivamente è stato calcolato il valore di ciascun macroindicatore attraverso la media semplice delle variabili standardizzate che lo compongono.

Infine si è giunti al valore di sintesi finale, indicato come Indice di Attrattività, attraverso una media ponderata che attribuisce un peso leggermente superiore ai macroindicatori Istruzione e Struttura Produttiva, in considerazione della loro maggiore capacità di muovere flussi di persone:

$$IA = (0,3*SI) + (0,2*SS) + (0,2*SCT) + (0,3*SP)$$

dove:

IA= Indice di Attrattività

SI= Servizi relativi all'istruzione

SS= Servizi sanitari

SCT= Servizi inerenti cultura e tempo libero

SP= Struttura produttiva

La Tab. 2 mostra i primi 20 centri individuati attraverso l'apposito indice. Oltre ai capoluoghi di provincia, tutti i comuni elencati vengono considerati poli di primo livello ad eccezione di Tavagnacco, Azzano Decimo e Cordenons in quanto facenti rispettivamente parte delle conurbazioni urbane di Udine e Pordenone.

Osservando in dettaglio, si nota che alcuni dei centri indicati, specificatamente Maniago-Spilimbergo e Cervignano-Palmanova, sono geograficamente troppo vicini quindi potrebbero comportare inutili e dispendiose moltiplicazioni nell'offerta di servizi pubblici. Per evitare

situazioni di questo tipo, critiche per il mantenimento di un sistema policentrico equilibrato, viene quindi prevista una duplice polarità caratterizzata dallo sviluppo di servizi specializzati e complementari organizzati congiuntamente nell'ottica stringente di una pianificazione di area vasta.

Tab. 2: Primi 20 comuni individuati attraverso l'Indice di Attrattività

Comune	Provincia	Indice istruzione	Indice salute	Indice cultura tempo libero	Indice lavoro	Indice Attrattività
Trieste	TS	0,81	0,70	1,00	1,00	0,88
Udine	UD	0,92	0,55	0,45	0,64	0,67
Pordenone	PN	0,51	0,34	0,31	0,35	0,39
Gorizia	GO	0,34	0,18	0,23	0,16	0,23
Monfalcone	GO	0,04	0,16	0,12	0,12	0,11
Gemona del Friuli	UD	0,18	0,11	0,07	0,05	0,10
Sacile	PN	0,04	0,11	0,14	0,10	0,09
Tolmezzo	UD	0,05	0,13	0,11	0,07	0,08
Cividale del Friuli	UD	0,06	0,08	0,09	0,06	0,07
San Vito al Tagliamento	PN	0,05	0,13	0,03	0,08	0,07
Maniago	PN	0,02	0,08	0,12	0,07	0,07
Spilimbergo	PN	0,02	0,10	0,11	0,06	0,07
Latisana	UD	0,03	0,12	0,06	0,07	0,06
Codroipo	UD	0,02	0,09	0,08	0,07	0,06
Tavagnacco	UD	0,00	0,08	0,07	0,09	0,06
San Daniele del Friuli	UD	0,02	0,13	0,05	0,05	0,06
Cervignano del Friuli	UD	0,05	0,08	0,01	0,05	0,05
Palmanova	UD	0,00	0,13	0,06	0,03	0,05
Azzano Decimo	PN	0,00	0,08	0,04	0,07	0,05
Cordenons	PN	0,02	0,02	0,07	0,06	0,04
San Giorgio di Nogaro*	UD	0,00	0,08	0,01	0,04	0,03
Tarvisio *	UD	0,01	0,07	0,01	0,03	0,03

* Polo di progetto

Fonte: nostre elaborazioni su dati ISTAT, RAFVG, MIUR.

Al contrario, la situazione opposta si verifica nella zona delle Alpi Giulie Orientali visto che nessuno dei comuni localizzati in quest'area presenta un'offerta di servizi adeguata ai bisogni della popolazione. Per superare questa situazione sono state considerate le caratteristiche geo-demografiche dell'area e, dopo un'accurata valutazione, il Comune di Tarvisio, dotato di una discreta infrastrutturazione e di una posizione strategica che lo caratterizza come porta di accesso ai paesi dell'Europa Centro Orientale, è stato scelto come polo di primo livello progettuale.

Allo stesso modo, nell'ottica del rafforzamento dell'infrastruttura logistica e, soprattutto, della completa realizzazione del sistema portuale regionale, si è scelto di promuovere al rango di polo di primo livello progettuale anche il Comune di San Giorgio di Nogaro, che si contraddistingue, inoltre, per una robusta struttura produttiva basata sul Consorzio per lo sviluppo industriale dell'Aussa-Corno.

Chiaramente, questa decisione comporta la necessità di promuovere lo sviluppo di entrambi i Comuni e potenziarne l'offerta di servizi in modo da portarla al livello degli altri centri individuati sul territorio regionale, quindi verrà accompagnata dalla definizione di specifiche politiche che troveranno attuazione nelle strategie del PGT.

7. La divisione del territorio regionale in STL

Una città o un polo di riferimento di un territorio vive e cresce grazie ad un bacino di utenti-cittadini i cui limiti non si definiscono in base ad un confine amministrativo, ma rispetto alle connessioni generate o attratte in relazione alla vita quotidiana.

Queste reti di livello locale si realizzano attraverso l'organizzazione territoriale di area vasta fra comuni che condividono caratteristiche specifiche e che il PGT definisce come Sistema Territoriale Locale (STL).

Il concetto di area vasta racchiude quindi una molteplicità di aspetti e problematiche territoriali che possono essere affrontati, in base al principio di sussidiarietà e partecipazione, soltanto attraverso l'interazione e la collaborazione sinergica di più enti locali.

Se pensiamo al Friuli Venezia Giulia come a una "piattaforma territoriale" composta da un insieme di reti, allo stesso modo un sistema di area vasta è rappresentata da un sottoinsieme di relazioni finalizzate ad una distribuzione razionale di servizi, lavoro e funzioni abitative.

La regione-sistema o "piattaforma territoriale" racchiude quindi diversi sistemi territoriali locali (STL), ognuno dei quali presenta una struttura relazionale organizzata intorno a uno o più poli di primo livello in cui si concentrano i servizi e le funzioni necessarie alla valorizzazione del territorio nell'ottica del raggiungimento di un adeguato livello di sviluppo locale.

Oltre alla presenza dei servizi primari e delle altre componenti necessarie alla vita quotidiana, il sistema territoriale locale, per funzionare al meglio, deve favorire la creazione di sinergie tra i poli simili, di complementarietà tra quelli aventi specializzazioni differenti e cercare di integrare al suo interno le reti insediative, infrastrutturali ed ecologico-ambientali.

La suddivisione del territorio regionale in STL è stata effettuata in modo da cogliere all'interno di ognuno di essi quelle connessioni strutturali o potenziali che sfuggirebbero ad analisi di tipo settoriale e che quindi necessitano di una pianificazione territoriale integrata.

I sistemi territoriali studiati rappresentano quindi uno strumento di supporto per quanto riguarda le implicazioni delle scelte a livello locale, sia nella fase di analisi che in quella di valutazione strategica del PGT.

Tali sistemi, inoltre, assumono un ruolo di primo piano anche nella definizione delle azioni di rete sovralocali visto che, sotto diversi aspetti, possono essere considerati come nodi complessi di questi networks a livello regionale, nazionale e perfino europeo.

Infine, grazie alla condivisione delle stesse caratteristiche economiche, ambientali e socio-culturali questi aggregati territoriali si avvicinano fortemente al modello dei sistemi locali, intesi come potenziali attori collettivi dello sviluppo.

7.1. Individuazione e delimitazione degli STL

La letteratura sulle analisi territoriali ci porta a considerare che ogni area geografica possa essere individuata sia in base a criteri di omogeneità dei suoi caratteri specifici, che mediante il relativo auto contenimento di flussi generati da forme stabili di circolazione interna come gli spostamenti casa-lavoro.

Poiché è praticamente impossibile trovare una soluzione che faccia corrispondere appieno i due criteri si è scelto di utilizzare entrambi i tipi di analisi e procedere ad un confronto finale che tenesse conto dei diversi risultati raggiunti dagli stessi.

La metodologia di lavoro è stata sviluppata in collaborazione con il Dipartimento di Scienze Economiche Matematiche e Statistiche dell'Università di Trieste (DEAMS), che ha inoltre provveduto alla definizione dei modelli di analisi multivariata necessari all'elaborazione dei dati.

La prima fase del lavoro è stata l'individuazione delle variabili ritenute maggiormente significative per il riconoscimento delle identità e delle vocazioni dei singoli territori, a cui è seguito un accurato processo di raccolta dati che ha consentito la creazione di un vasto database contenente 212 indicatori a livello comunale, organizzati secondo i seguenti 4 tematismi, la cui tabella completa è riportata in appendice:

Socioculturalità:

- Sanità, 12 indicatori
- Struttura demografica, 12 indicatori
- Forme associative, 6 indicatori
- Pari opportunità, 4 indicatori
- Partecipazione politica, 3 indicatori
- Servizi al cittadino, 2 indicatori
- Istruzione, 9 indicatori
- Università e ricerca, 7 indicatori
- Cultura e tempo libero, 9 indicatori
- Identità storico-linguistiche, 4 indicatori

Mobilità:

- Pendolarismo, 11 indicatori
- Infrastrutture, 21 indicatori
- Veicoli circolanti, 4 indicatori

Attività produttive:

- Agricoltura, 4 indicatori
- Industria, 3 indicatori
- Servizi, 3 indicatori
- Settori di specializzazione produttiva, 4 indicatori
- Turismo, 12 indicatori
- Forme di aggregazione territoriale, 5 indicatori
- Capacità finanziaria amministrazione, 3 indicatori

Territorio e paesaggio:

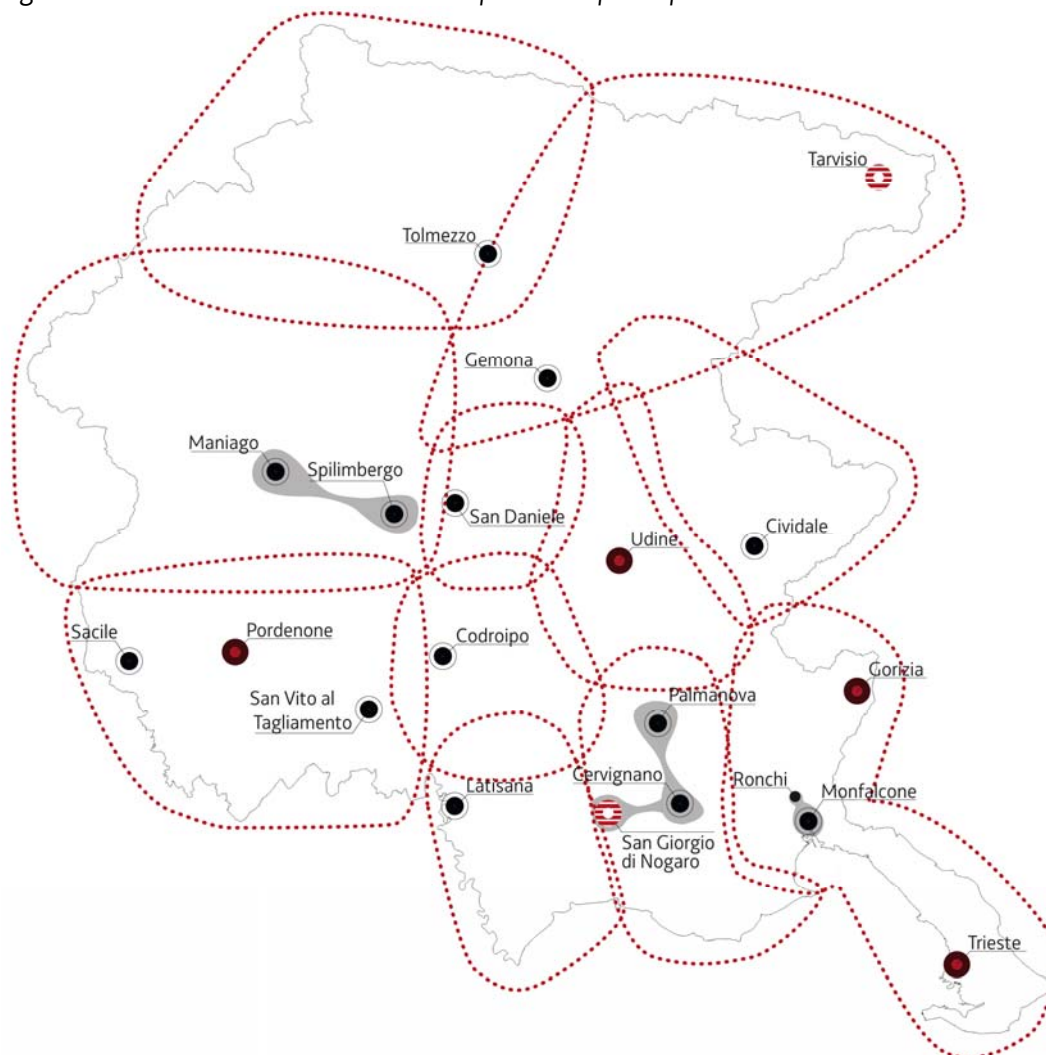
- Unità tipologiche del paesaggio, 8 indicatori
- Suolo vincolato, 7 indicatori
- Uso del suolo, 7 indicatori

- Ambiti territoriali, 6 indicatori
- Classe ecologica, 4 indicatori
- Degrado e pericolosità, 5 indicatori
- Scenario di riferimento ambientale, 30 indicatori
- Risorse idriche, 5 indicatori
- Energie rinnovabili, 2 indicatori

La successiva fase di analisi ha permesso di caratterizzare l'intero territorio regionale, capire i meccanismi di funzionamento delle reti che lo attraversano e, soprattutto, definire i centri che organizzano le relazioni a livello locale e sovraregionale.

Allo stesso tempo, i dati raccolti sono stati forniti al DEAMS, che li ha elaborati attraverso tecniche di statistica multivariata per arrivare alla definizione dei sistemi territoriali regionali.

Fig.1: Sistemi Territoriali Locali individuati a partire dai poli di primo livello



1 Ronchi viene considerato contigualmente a Monfalcone nell'ottica di polo logistico integrato

2 San Giorgio di Nogaro e Tarvisio rappresentano poli di primo livello progettuale

Fonte: nostra elaborazione sui dati raccolti

Come spiegato in precedenza, sono stati utilizzati due approcci differenti: il primo consiste in una cluster analysis finalizzata alla formazione di raggruppamenti di comuni sulla base della loro omogeneità rispetto ad un certo numero di variabili rilevanti, mentre il secondo utilizza un modello gravitazionale per identificare gli insiemi di comuni che risultano maggiormente legati tra loro in termini di spostamenti legati al pendolarismo per motivi scolastici o lavorativi.

Le tecniche statistiche utilizzate sono spiegate dettagliatamente nelle analisi presenti nel Quadro Conoscitivo che ha portato, con la comparazione tra i risultati ottenuti, all'individuazione degli undici potenziali sistemi territoriali d'area vasta riportati in Fig. 1.

8. I progetti di territorio

Le linee guida indicano i Progetti di Territorio come lo strumento di attuazione dei temi strategici di larga scala che, a fronte di procedure specifiche con garanzia di certezza delle decisioni e della partecipazione dei soggetti territoriali interessati, hanno il compito di trasporre e valutare su un ambito territoriale adeguato i grandi interventi che dovranno concretizzarsi con impatti limitati e favorire ricadute positive sul livello locale.

Nell'elaborazione del PGT si è reso necessario un affinamento concettuale della portata di questo strumento attuativo degli obiettivi del piano che, almeno in questa fase, è concepito essenzialmente come macro-contenitore di tipo strategico su cui convergono progetti o politiche specifiche attinenti a tematiche trasversali ai sistemi strutturanti il territorio regionale da sviluppare a livello di aree vaste con il supporto della Regione.

In particolare, il Piano concretizza la propria azione strategica tramite i seguenti progetti, finalizzati a rilanciare il sistema regionale attraverso il perseguimento di specifici obiettivi di sviluppo territoriale e la risoluzione delle criticità esistenti:

- 1. Reti di città;**
- 2. Mobilità;**
- 3. Rete ecologica regionale;**
- 4. Supporto alle attività produttive.**

8.1. Progetto Reti di città

8.1.1. Contesto

Il progetto "Reti di città" è finalizzato ad aumentare la coesione del sistema regionale connettendo le sue diverse componenti territoriali (montagna, pianura, fascia costiera e lagunare), urbane e rurali attraverso il connettivo rappresentato dal sistema paesaggistico-ambientale.

L'obiettivo è la costruzione di un policentrismo strutturato e non puramente distributivo, capace di generare nuove forme di comunicazione all'interno dei diversi Sistemi territoriali locali e renderli capaci di dialogare sia con resto del sistema-regione che con le regioni circostanti.

Il PGT riconosce i seguenti poli di primo livello come elementi cardine della rete policentrica regionale: Trieste, Gorizia, Udine, Pordenone, Monfalcone - Ronchi dei Legionari, Cervignano del Friuli, Palmanova, Latisana, Codroipo, San Vito al Tagliamento, Sacile, Cividale del Friuli, Maniago, Spilimbergo, San Daniele del Friuli, Gemona, Tolmezzo e Tarvisio.

Il Progetto di territorio "Reti di città" potrà contribuire a definire, sulla base di un accordo con le Amministrazioni locali, il possibile ruolo dei centri urbani nel proprio contesto territoriale, indirizzando e promuovendo iniziative integrate su una base di cooperazione interistituzionale e di partnership pubblico-privato.

In coerenza con gli elementi emersi dalla Carta dei Valori, il PGT riconosce in alcuni casi la prossimità reciproca dei piccoli centri storici e consente di individuare potenziali aggregati o piccole costellazioni policentriche che esprimono tra loro una naturale vocazione associativa a livello storico-culturale.

In prima approssimazione il PGT riconosce le seguenti situazioni, da articolare successivamente attraverso approfondimenti conoscitivi da parte degli strumenti di pianificazione di area vasta e il coinvolgimento degli attori territoriali:

- i centri storici delle aree urbane maggiori (Gorizia, Pordenone, Trieste e Udine), dove si verificano fenomeni di riorganizzazione significativa delle attività, trasformazioni demografiche e processi di sostituzione sociale, a volte accompagnati da fenomeni di perdita di identità;
- i centri storici ai margini delle aree urbane maggiori, nei quali si è prodotta una trasformazione verso usi prevalentemente residenziali e che trovano riferimento nei poli maggiori per le dotazioni di servizi che non trovano più collocazione nell'area storica;
- le aggregazioni di centri intermedi, localizzate tra le città più grandi o nelle aree marginali, caratterizzate da un utilizzo prevalentemente residenziale del tessuto urbano che ha comportato la perdita di attività commerciali e la riduzione della vitalità economica;
- i piccoli centri in area rurale e montana, nei quali si è mantenuto un rapporto molto stretto con le attività agricole e il paesaggio circostante.

Tale riconoscimento, anche attraverso gli apporti conoscitivi della Carta dei Valori, costituisce l'intelaiatura sulla quale sviluppare le azioni del progetto reti di città.

Le priorità strategiche saranno articolate a partire dal riconoscimento delle diverse realtà territoriali regionali, sulla base di una prima distinzione tra:

- sistemi territoriali imperniati su città dotate di strutture economico-produttive trainanti, caratterizzate dalla concentrazione di funzioni diversificate, fornitrici di servizi e infrastrutture per i territori circostanti e di rilievo significativo per la realtà regionale (capoluoghi di provincia ed altre determinate polarità come il Monfalconese) o subregionale (STL fondati su un unico polo di primo livello);
- sistemi territoriali policentrici, contrassegnati da apparati produttivi interconnessi o da aree-bacino per servizi a scala territoriale (servizi sociali, sanitari, culturali etc.), e composti da centri urbani di dimensioni diverse (STL con due o più poli di primo livello).

8.1.2. Obiettivi

Il macro obiettivo del Progetto è di organizzare e facilitare le connessioni tra le città della regione, in modo da creare una rete che acceleri i processi di sviluppo e assicuri una crescita omogenea dell'intero territorio regionale.

Come già in precedenza evidenziato, la visione dello sviluppo regionale che si configura come "territorio-snodò commerciale" comporta scelte adeguate, non solo in termini di rafforzamento delle infrastrutture di trasporto e comunicazione, ma anche del potenziamento della capacità delle città e dei territori di riferimento di fare rete insieme.

Proprio in questo ambito nasce l'esigenza di prevedere un progetto strategico che miri a sostenere i fattori di sviluppo competitivo integrandoli con la valorizzazione delle identità e del benessere dei cittadini, in modo da perseguire contemporaneamente gli obiettivi di crescita economica e di innalzamento degli standard di qualità della vita.

Pertanto il Progetto "Reti di città" si sviluppa in coerenza con i seguenti obiettivi, definiti dalla Politica strategica n. 3 "Qualità e riequilibrio del territorio regionale":

- Garantire l'equità nella distribuzione sul territorio dei costi e dei benefici economici, sociali ed ambientali derivanti dallo sviluppo produttivo, infrastrutturale ed edilizio;

- Promuovere Sistemi territoriali locali fondati sulla concertazione di strategie comuni e sulla valorizzazione delle specifiche vocazioni socio-economiche che contribuiscano a riequilibrare gli attuali processi di dispersione insediativa e ad innescare processi di sviluppo sostenibile;
- Rafforzare il sistema di nodi urbani principali e secondari attraverso la specializzazione e la gerarchizzazione;
- Assicurare a tutti i territori della regione l'accesso ai servizi primari attraverso un'adeguata rete infrastrutturale di trasporto e comunicazione.
- Aumentare i livelli prestazionali e la qualità dei contesti urbani attraverso la riduzione dell'inquinamento ed il contenimento del consumo di risorse e della produzione di rifiuti.

Il progetto, inoltre, deve essere coerente con gli obiettivi delle Politiche strategiche, con gli altri programmi regionali e con le indicazioni della programmazione nazionale e europea⁵.

In quest'ottica si possono definire come strategici, per la costituzione e la qualificazione del sistema della rete delle città del Friuli Venezia Giulia e l'incremento dell'attrattività complessiva del territorio regionale gli obiettivi indicati di seguito:

- Rafforzare le relazioni tra i poli di primo livello e i territori di riferimento, in termini di connessioni reciproche, localizzazione dei servizi e complementarità dell'offerta di funzioni superiori;
- Incentivare la specializzazione dei poli urbani attribuendo funzioni adeguate a seconda del rango o della funzione assunta nel sistema territoriale, attraverso l'inserimento o lo sviluppo di funzioni centrali e il miglioramento dell'accessibilità;
- Contenere la diffusione insediativa nelle aree di maggiore congestione (conurbazioni Udinese, Pordenonese e Monfalconese), promuovendo in via prioritaria la riqualificazione dell'esistente e favorendo scelte localizzative che privilegino i criteri di sostenibilità ambientale sostenuti dal PGT;
- Sollecitare le azioni di recupero dei centri storici, in particolar modo quelli minori, attraverso la valorizzazione del patrimonio culturale, il riutilizzo dell'esistente e la riqualificazione dei contesti degradati;
- Promuovere il trasporto pubblico (su ferro in primis) e altre forme di mobilità sostenibile all'interno delle aree urbanizzate di maggior dimensione, in modo da diminuire la congestione e l'inquinamento;
- Proporre forme integrate e innovative di costruzione, partecipazione e attuazione delle politiche urbane e dei progetti di trasformazione, con particolare riguardo alla diffusione di procedure concorsuali e di pratiche di azione strategica;
- Valorizzare il ruolo dei servizi commerciali nelle aree urbane, soprattutto nei centri storici minori, per mantenere e sviluppare una funzione significativa di offerta commerciale.

⁵ Il Quadro strategico nazionale (QSN) definisce alcuni obiettivi di riferimento per la costituzione di reti di città. A partire dalla finalità generale di promuovere l'attrattività delle città attraverso la diffusione di servizi avanzati di qualità, il miglioramento della qualità della vita, e il collegamento con le reti materiali e immateriali, nel QSN sono indicati tre obiettivi affidati alle iniziative regionali:

- sostenere la crescita e la diffusione delle funzioni urbane superiori per aumentare la competitività e per migliorare la fornitura di servizi di qualità nelle città e nei bacini territoriali sovracomunali e regionali di riferimento;
- elevare la qualità della vita, attraverso il miglioramento delle condizioni ambientali e la lotta ai disagi derivanti dalla congestione e dalle situazioni di marginalità urbana, al contempo valorizzando il patrimonio di identità e rafforzando la relazione della cittadinanza con i luoghi;
- favorire il collegamento delle città e dei sistemi territoriali con le reti materiali e immateriali dell'accessibilità e della conoscenza.

- La grande diffusione di siti militari dismessi su tutto il territorio regionale offre al Friuli Venezia Giulia una considerevole opportunità legata alla riconversione di queste aree non come singole realtà, ma attraverso l'organizzazione in un sistema legato al territorio che possa tramutarsi in occasione di sviluppo economico e sociale.
- Per ottenere questo risultato la Regione sottolinea la necessità di riconvertire i siti dismessi secondo modalità che si adattino alle specifiche caratteristiche del contesto territoriale visto alcune di queste aree sono ubicate all'interno dei centri urbani, mentre altre sono contigue alla rete infrastrutturale o si trovano in prossimità di parchi o riserve naturali.
- L'uso e la funzione da attribuire a queste aree devono essere studiati contestualmente alle peculiarità del territorio anche in un'ottica di sistema con gli altri siti che parta dalla riconversione di quelli presenti all'interno dei poli di primo livello individuati dal PGT.

8.1.3. Azioni

La localizzazione dei centri maggiori e delle attività economiche lungo le principali arterie stradali e ferroviarie offre l'opportunità di pensare forme di mobilità miste, che puntino sull'integrazione delle modalità di trasporto pubblico-privato, e di proporre politiche localizzative che tendano a ridurre i tempi di accesso verso i principali poli di attrazione attraverso le seguenti azioni:

- favorire il collegamento dei poli di primo livello attraverso l'uso privilegiato del trasporto su ferro, come primo step di un progetto in prospettiva di lungo termine per l'attivazione di un sistema ferroviario metropolitano di interconnessione tra i centri maggiori;
- prevedere nei poli di primo livello la riorganizzazione dell'intermodalità e la realizzazione di nuovi nodi di interscambio auto-treno, auto-TPL, treno-mobilità alternativa;
- promuovere l'utilizzo dei mezzi pubblici, la diffusione dei veicoli a basso inquinamento e l'aumento della pedonalità;
- stabilire indirizzi per la localizzazione e la progettazione dei servizi in prossimità dei nodi e dei terminali della mobilità, al fine di incrementarne l'accessibilità e quindi contribuire al miglioramento della qualità della vita dei cittadini;
- prevedere in prossimità delle zone di scambio intermodale la presenza di aree multifunzionali per aumentare la dotazione di funzioni centrali (servizi, attività commerciali, residenza di tipo speciale e *social housing*).
- Un ulteriore obiettivo, in linea con i principali riferimenti nazionali ed europei, è la definizione di un modello policentrico di sviluppo che rafforzi le connessioni tra i poli e valorizzi la qualità del tessuto urbano; in questo senso le azioni da intraprendere sono:
 - incoraggiare lo sviluppo di interventi integrati per la rivitalizzazione e riqualificazione delle aree urbane e dei centri storici in modo da elevare la qualità strutturale e dei servizi e sostenere la loro funzionalità economica e sociale;
 - promuovere politiche che accrescano la qualità dell'ambiente urbano e il ruolo funzionale della città come fattore di attrattività per nuove funzioni e investimenti sul territorio attraverso norme che incentivino l'aumento della densità insediativa, il recupero del patrimonio edilizio e prevedano la possibilità di individuare aree specifiche a destinazione d'uso mista;
 - rafforzare la collaborazione interistituzionale in modo da ottenere, tramite la pianificazione territoriale d'area vasta, il coordinamento della pianificazione di

6.

- Per ottenere i risultati desiderati è inoltre necessario individuare strumenti d'intervento integrati finalizzati alla:
- riqualificazione e rifunzionalizzazione di quelle aree urbane che hanno progressivamente perso il loro ruolo di centri di servizio per il territorio di riferimento e quindi la capacità attrattiva connessa;
- semplificazione procedurale;
- definizione di norme di tipo premiale, consistenti anche nell'incremento delle capacità edificatorie a fronte della cessione al comune di immobili e della realizzazione di infrastrutture e servizi;
- previsione, per i poli di primo livello, della possibilità di risultare destinatari in via prioritaria di quote di finanziamento pubblico, attraverso predisposizioni di bandi rivolti agli STL o ai comuni riconosciuti come centri storici, nuclei d'interesse, o a rischio spopolamento, per favorire il reinserimento nelle aree urbane individuate, di nuove attività economiche, di servizi, di popolazione residente e di sistemi di accesso sostenibili.

Le azioni sopra indicate troveranno attuazione attraverso la predisposizione di appositi documenti di indirizzo regionali, riguardanti le dotazioni riferite ai singoli poli di primo livello e ai relativi STL di riferimento e verranno ulteriormente specificate, in coerenza con gli obiettivi e le azioni indicate dallo stesso PGT, attraverso la fase di pianificazione di area vasta.

Per quanto riguarda la riconversione dei siti militari dismessi, invece, il PGT propone quattro possibili scenari da valutare a seconda del contesto territoriale di localizzazione:

- economico, finalizzato alla trasformazione di tali strutture in centri di servizi e incubatori di imprese in grado di innescare processi di sviluppo;
- energetico, basato sullo sfruttamento delle caratteristiche e dotazioni che rendono particolarmente adatte le vecchie strutture militari alla trasformazione in parchi fotovoltaici destinati all'approvvigionamento della rete elettrica nazionale, giardini solari finalizzati a rendere gli interventi che prevedono lo sviluppo di funzioni diversificate (residenziali, produttive, turistiche etc.) indipendenti dal punto di vista energetico, e centrali a biomassa che sfruttino, secondo i principi della filiera corta, la distribuzione di questo combustibile sul territorio regionale per produrre energia termica o elettrica da distribuire alla utenze comunali;
- turistico, fondato sulla realizzazione di circuiti di visite a tema ambientale, storico e militare (tour della memoria per le centinaia di migliaia di reclute passate per le caserme del Friuli Venezia Giulia), sulla creazione di centri per la pratica di sport estremi o legati alla simulazione bellica (soft-air) e sulla riqualificazione delle strutture esistenti come soluzioni alternative e singolari di soggiorno nelle aree maggiormente ricettive;
- *social housing*, motivato dalla localizzazione strategica dei siti in prossimità delle principali infrastrutture di trasporto, quindi dalle loro ottime caratteristiche di accessibilità che li rendono luoghi adatti alla trasformazione in strutture residenziali nonostante la distanza dai centri.

6 Agenda di Bologna, 2012, Tavolo interregionale per lo sviluppo territoriale sostenibile dell'area Padano-Alpino-Marittima.

8.2. Progetto Mobilità

8.2.1. Contesto

L'art. 54 della L.R. 16/2008, a modifica della L.R. 23/2007 (Attuazione del D.Lgs 11/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità) prevede, con l'art. 3 bis, che la Regione Friuli Venezia Giulia riconosca al sistema delle infrastrutture di trasporto, della mobilità e della logistica valenza strategica per il raggiungimento degli obiettivi del programma di governo e riferimento per la pianificazione territoriale regionale. Specifica, inoltre, che il citato sistema viene recepito nello strumento di pianificazione generale regionale.

Il Piano delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica è stato approvato con D.P.R. 300 del 16.12.2011 ed è efficace dal 4 gennaio 2012, data della pubblicazione per estratto del decreto sul B.U.R. N. 1.

Il suddetto Piano, in linea con gli orientamenti comunitari in materia, ha come obiettivi cardine la promozione del riequilibrio dei trasporti in direzione dell'intermodalità e il recupero funzionale della rete esistente, ovvero l'individuazione e la rimozione delle criticità nonché la messa in sicurezza del sistema infrastrutturale viario e ferroviario esistente.

Svolge, in sintesi, un ruolo di riequilibrio infrastrutturale del territorio sia a livello regionale che a livello sub-regionale in un'ottica di coesione sociale, tenendo conto delle esigenze locali di carattere socio-economico e adottando azioni decise e mirate a realizzare l'integrazione fisica, funzionale, organizzativa e gestionale tra le diverse componenti del sistema dei trasporti.

Si evidenzia, inoltre, come il contesto delle politiche strategiche infrastrutturali determinatosi a livello comunitario, successivamente all'approvazione del Piano di settore, si sia ulteriormente evoluto, rafforzando il potenziale ruolo della regione quale sistema di piattaforma logistica, con la riorganizzazione della rete europea TEN-T e il riconoscimento all'interno di questa del Corridoio 1 "Adriatico-Baltico" e del Corridoio 3 "Mediterraneo". I due corridoi, che trovano il loro punto di contatto all'altezza dell'interporto di Cervignano costituiscono il grande telaio infrastrutturale di valenza nazionale ed europea, sul quale si integrano gli obiettivi e le azioni del PGT.

8.2.2. Obiettivi

Il PGT si pone l'obiettivo di suddividere il territorio regionale in aggregazioni di più comuni, affini per contiguità, caratteristiche storico-culturali e socio-economiche (Sistemi Territoriali Locali) e di individuare i poli di primo livello quali centri primari per attrazione di flussi e offerta di servizi a livello regionale.

Tale processo è finalizzato a sostenere lo sviluppo di strategie comuni che valorizzino le diverse vocazioni territoriali, promuovano forme di auto-sviluppo di lunga durata e riequilibrino i processi insediativi di conurbazione e di dispersione esistenti.

In quest'ottica il PGT recepisce il Piano delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica (LR 23/2007, capo II, art. 3 bis, comma 2, punto b) e puntualizza il tema del legame tra mobilità e territorio, in una prospettiva di pianificazione territoriale coerente e coesa, verificando le principali relazioni di carattere sistematico che interessano la regione, individuando le polarità di rilievo quali centri attrattori e ricercando i potenziali areali di gravitazione attorno a tali poli.

Al fine di perseguire una distribuzione razionale e gerarchica dei servizi sul territorio che promuova la specializzazione eliminando la duplicazione di funzioni, favorisca la competitività, la coesione territoriale e lo sviluppo sostenibile, il PGT valorizza il sistema policentrico regionale e, contestualmente, promuove lo sviluppo integrato e sostenibile delle infrastrutture e delle modalità di trasporto pubblico.

Sempre nel quadro degli obiettivi delineati dal Piano delle infrastrutture, della mobilità delle merci e della logistica, appare importante evidenziare alcuni di quelli ritenuti di particolare strategicità dal PGT:

- promuovere il trasferimento del trasporto merci e di persone da gomma a ferro/acqua nel rispetto degli indirizzi dello sviluppo sostenibile, dell'intermodalità e della co-modalità;
- perseguire la razionale utilizzazione del sistema infrastrutturale di trasporto e la conseguente decongestione del sistema viario mediante la riqualificazione della rete esistente;
- valorizzare la natura policentrica della rete insediativa regionale e le sue relazioni con le realtà territoriali contermini, anche realizzando reti sussidiarie che favoriscano l'interconnettività dei servizi economico-sociali.

Tali obiettivi vanno considerati nel quadro delle linee di indirizzo fissate dalla Giunta regionale con deliberazione n. 1250 di data 28.05.2009, tra le quali si evidenziano quelle di rilievo per il PGT:

- rendere il Friuli Venezia Giulia un territorio competitivo che offra infrastrutture e servizi di logistica per la vasta area regionale costituita da Veneto, Carinzia, Slovenia e Croazia anche in virtù della realizzazione delle nuove infrastrutture previste dalla programmazione comunitaria delle reti TEN (ex Progetto prioritario n. 6, oggi Corridoio 3 "Mediterraneo" della rete TEN-T) e dal Corridoio Adriatico-Baltico (oggi Corridoio 1 della rete europea TEN-T);
- far diventare il Friuli Venezia Giulia con le sue infrastrutture puntuali e lineari snodo degli scambi fra l'Europa centro - orientale, il Nord Europa, il Mediterraneo, ed il Far East;
- promuovere il più forte riequilibrio dei trasporti in direzione delle modalità ferroviaria marittima e in linea con gli orientamenti comunitari in materia;
- promuovere in generale il recupero funzionale, individuare e rimuovere le criticità nonché mettere in sicurezza il sistema infrastrutturale viario e ferroviario esistente;
- svolgere un ruolo di riequilibrio infrastrutturale del territorio sia a livello regionale che a livello sub-regionale in un'ottica di coesione sociale per tenere conto delle esigenze locali di carattere economico.

Tenuto conto della molteplicità dei soggetti competenti in materia di infrastrutture e mobilità sul territorio regionale, nonché delle diverse scale territoriali in cui la pianificazione può intervenire, le azioni delineate dal PGT nell'ambito del progetto di territorio mobilità sono di natura diretta ovvero volte a stimolare la definizione dei contesti istituzionali, pianificatori e programmatici più idonei al perseguimento degli obiettivi prefissi, nonché possono rivestire valenza generale ovvero declinarsi specificatamente sui singoli sistemi territoriali, come riportato nel volume II del DTSR.

8.2.3. Azioni

Connettività e accessibilità dei comuni capoluogo e dei poli di primo livello

Il progetto del PGT relativo al tema strategico della mobilità parte dalla valutazione del grado di connettività tra i centri di riferimento per i sistemi di area vasta proposti (comuni capoluogo e poli di primo livello).

Come già verificato nella sezione metodologica del Quadro Conoscitivo, le polarità di rilievo riconosciute dal PGT costituiscono i centri caratterizzati dalla maggior mobilità complessiva su cui si incentrano i flussi di pendolarismo dovuti a motivi di lavoro e studio più elevati a livello regionale.

Per gli spostamenti delle persone a carattere prevalentemente extraurbano, o comunque diretti verso i capoluoghi e le altre polarità di primo livello, il PGT riconosce la seguente scala di preferibilità nella scelta modale:

- trasporto pubblico su ferrovia;
- trasporto pubblico su gomma;
- mobilità alternativa al veicolo privato (bicicletta, car sharing, car pooling);
- veicolo privato.

Il PGT identifica, pertanto, la strategicità della rete ferroviaria e dei servizi annessi, quale sistema di trasporto attraverso cui si devono realizzare in via prioritaria i collegamenti tra i comuni capoluogo e i poli di primo livello dei sistemi territoriali locali. A tal fine ne assicura a tutti i livelli (rete primaria, rete secondaria e rete di terzo livello dei raccordi individuate dal Piano di settore) il mantenimento, l'adeguamento e ne promuove il potenziamento.

Sempre seguendo l'ordine gerarchico di scelta modale sopra elencato, l'accesso alle polarità di rilievo o la penetrazione e distribuzione nel territorio di area vasta a partire da queste, deve attuarsi attraverso un sistema adeguato di centri di interscambio modale regionale.

Nel caso di assenza della stazione o della fermata ferroviaria nel polo di primo livello (poli di primo livello di Spilimbergo, San Daniele del Friuli e Tolmezzo), il collegamento di questo alle altre polarità di riferimento deve concretizzarsi attraverso un adeguato servizio di trasporto pubblico su gomma di primo livello, così come riconosciuto all'art. 8 comma 1 lett. a della L.R. 23/2007 e s.m.i. nonché definito nel Piano regionale del trasporto pubblico locale adottato in via preliminare con delibera di giunta regionale n. 2611 del 29 dicembre 2011. Le alternative possono essere quelle della connessione diretta a una o più polarità di primo livello oppure alla stazione più vicina o più servita.

Il PGT verifica inoltre la connettività dei poli di primo livello e capoluoghi attraverso la rete stradale rappresentata dal grafo archi e nodi della viabilità di primo livello di cui alla Tavola 1b del Piano delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica. Nel recepire il Piano di settore, estende l'accezione di nodo funzionale della rete suddetta ai poli di primo livello identificati dal PGT secondo gli indici di attrattività territoriale.

Dall'analisi del sistema stradale e ferroviario e dalle relazioni tra Capoluoghi di Provincia e poli di primo livello, si individuano i criteri e le principali azioni di indirizzo per la pianificazione di area vasta e locale riguardante la mobilità e le infrastrutture di trasporto, in particolare ai fini dell'organico e ordinato sviluppo della rete stradale di interesse del PGT, del rispetto dei livelli prestazionali previsti dal Piano di settore, nonché per favorire la razionale distribuzione dei flussi di traffico sul territorio regionale.

Integrazione tra il sistema infrastrutturale e logistico e la piattaforma territoriale regionale

Rilevando la strategicità del grande telaio infrastrutturale di valenza nazionale ed europea previsto nel territorio regionale, il PGT riconosce prioritaria la realizzazione del Corridoio Adriatico Baltico (Corridoio 1 della rete europea TEN-T), anche attraverso il potenziamento del collegamento ferroviario Udine-Palmanova-Cervignano e del nodo di Udine, assicurandone la connessione con Trieste.

Riconosce inoltre lo sviluppo della linea AV/AC attraverso la realizzazione del Corridoio Mediterraneo (Corridoio 3), in primis per quanto concerne la messa a sistema attraverso un collegamento ferroviario veloce del sistema aeroportuale costituito dal nuovo centro intermodale di Ronchi dei Legionari e dal terminal di Venezia Marco Polo.

Nel quadro dello scenario obiettivo di Piattaforma di sviluppo euroregionale sostenibile, il Piano, a livello di pianificazione di area vasta, favorisce la realizzazione dei sistemi infrastrutturali sopra evidenziati nel rispetto della sostenibilità ambientale, minimizzando e compensando l'impatto sul paesaggio, sull'ambiente e sulle zone ad attività agricola, nonché sull'ecosistema carsico. Ciò vale anche rispetto gli interventi di nuova realizzazione che completano la rete stradale di primo livello, individuati dal Piano di settore.

Rispetto il sistema della logistica, il PGT sostiene l'integrazione e il potenziamento dei collegamenti tra i poli della piattaforma logistica regionale, con particolare riferimento ai porti di interesse strategico regionale di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro (Legge regionale 31 maggio 2012, n. 12) e al loro ruolo nel contesto più ampio della portualità dell'Alto Adriatico, nonché lo sviluppo del polo intermodale aria-gomma-ferro di Ronchi dei Legionari quale porta di ingresso a sistema integrata con gli scali aeroportuali di Venezia e Ljubljana.

Promozione di una rete di ciclovie che colleghi i poli di I livello

La Regione ha promosso un Sistema per la Mobilità Ciclistica (SMC), attivando un complesso di azioni finalizzate allo sviluppo dell'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto "individuale e sostenibile".

Tale sistema fa parte di quello complessivo riguardante la mobilità sostenibile che vede nell'integrazione tra i mezzi di trasporto collettivi e quelli individuali non motorizzati, tra i quali principalmente la bicicletta, gli strumenti necessari per garantire al cittadino possibilità di spostamento e qualità ambientale.

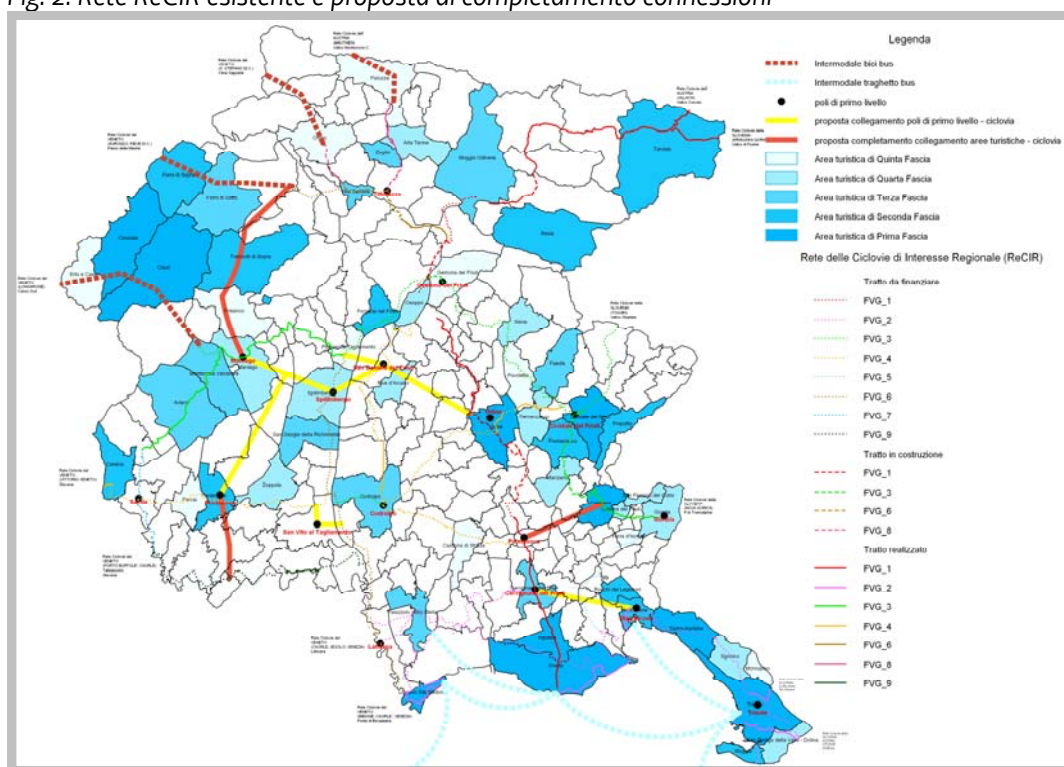
La Regione Friuli Venezia Giulia, inoltre, sta realizzando sul proprio territorio la Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR), che consiste in un *network* a maglia larga di piste ciclabili che interessa tutto il territorio regionale e si collega alle analoghe infrastrutture degli Stati e delle Regioni confinanti.

In particolare, la ReCIR è interconnessa con la proposta di rete ciclabile italiana denominata Bicalitalia e con quella europea denominata Eurovelo.

Le direttrici della ReCIR sono state individuate con la delibera n. 2297/2006, nell'ambito delle attività previste dalla legge regionale n. 14/1993, recante le Norme per favorire il trasporto ciclistico.

La ReCIR costituirà l'ossatura principale di quell'infrastruttura per la mobilità sostenibile che viene definita Rete Ciclabile Diffusa (RCD) e che ha lo scopo di garantire, nel medio-lungo periodo, la ciclabilità di gran parte del Friuli Venezia Giulia, sia in ambito urbano che extraurbano.

Fig. 2: Rete ReCIR esistente e proposta di completamento connessioni



Fonte: nostra elaborazione su dati RAFVG

Individuati i capoluoghi e i poli di primo livello ed espressa la necessità che questi siano collegati tra loro da un sistema di trasporto integrato, il PGT promuove come ulteriore modalità di collegamento sostenibile l'implementazione della rete di piste ciclabili della rete ReCIR secondo i seguenti punti:

- percorsi ciclabili urbani per collegare i centri dei poli di primo livello e dei poli turistici con i relativi CIMR, se in esso presenti, o con il CIMR più contiguo, attraverso un percorso ciclabile protetto o in alternativa, ove la realizzazione fisica di tale percorso non sia possibile, individuare tali aree quali soggette a restrizioni di velocità (limite 20 o 30 Km/h);
- percorsi ciclabili extraurbani per completare la rete ciclabile esistente in modo tale da connettere tra loro i poli di primo livello e le aree a maggior vocazione turistica attraverso la realizzazione di collegamenti ex novo o di completamento, e di percorsi protetti o comunque riservati alle biciclette dove il traffico motorizzato è escluso (Art. 3, punto 39, Codice della strada);
- percorsi ciclabili interni ad ogni STL che supportino le relative esigenze di mobilità e che promuovano percorsi turistici, paesaggistici ed enogastronomici in grado di valorizzare le peculiarità del territorio.

Dotazione di ognuno dei poli di I livello di un centro intermodale regionale (CIMR)

Nelle Norme di Attuazione del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica vengono individuati e localizzati i CIMR quali infrastrutture puntuali poste nei centri urbani, suddivise secondo le tipologie di interscambio modale realizzabili, le caratteristiche funzionali e il grado di frequentazione⁷.

⁷ Elaborato IV, Capo III, art. 9, Settore mobilità delle merci, della logistica e del sistema intermodale di trasporto delle persone.

In particolare vengono identificati come CIMR di primo livello i Capoluoghi di Provincia, ritenuti nodi principali di interscambio modale ferro-gomma e gomma-acqua, mentre quelli di secondo livello vengono individuati nei seguenti centri: Cormons, Monfalcone, Casarsa della Delizia, Maniago, Sacile, Cervignano del Friuli, Cividale del Friuli, Codroipo, Gemona del Friuli, Latisana, Palmanova, San Giorgio di Nogaro, Muggia, Grado, Lignano Sabbiadoro, Pontebba, Tarvisio, San Vito al Tagliamento, Spilimbergo, Tolmezzo, Manzano, San Daniele del Friuli, Tarcento, Comune di Venzone (loc. Carnia).

Nel medesimo articolo delle Norme di Attuazione si demanda al Piano regionale del Trasporto pubblico locale la puntuale definizione e l'individuazione di ulteriori caratteristiche qualitative e funzionali rispetto a quelle elencate nei commi precedenti.

Il PGT riconosce valenza strategica territoriale ai seguenti poli di primo livello: Udine, Pordenone, Gorizia, Trieste, Tolmezzo, Gemona del Friuli, Cividale del Friuli, S. Daniele del Friuli, Spilimbergo/Maniago, Sacile, S. Vito al Tagliamento, Codroipo, Cervignano del Friuli/Palmanova, Ronchi dei Legionari/Monfalcone, Latisana e a quello di progetto di Tarvisio.

Il Piano prevede la realizzazione di una rete di nodi di interscambio ben strutturati e ubicati nei poli di I livello, in corrispondenza dei quali i servizi possano interconnettersi sia spazialmente sia temporalmente nella logica di massima integrazione fisico-funzionale del sistema di trasporto pubblico locale e ferroviario.

Tali nodi devono connettere, funzionalmente e dove possibile anche fisicamente, le infrastrutture di trasporto con quelle di interscambio ferroviario, in modo da creare un sistema multifunzionale che assicuri servizi di massima qualità agli utenti.

Questa prospettiva rende ancor più necessario il raggiungimento di specifici accordi che permettano una stretta ed efficace interrelazione tra i soggetti competenti nella realizzazione e gestione delle diverse infrastrutture che costituiscono i CIMR.

L'individuazione e la definizione delle tipologie, dei requisiti funzionali e di quelli qualitativi sono specificate nel Piano Regionale di Trasporto Pubblico Locale.

Per i poli di primo livello il PGT individua un perimetro ottimale entro il quale devono essere sviluppati i terminali servizi dei CIMR (generalmente stazione ferroviaria ed autostazione e, in alcuni casi, stazione marittima o aerostazione), le strutture adiacenti (banchine, pensiline, piste, piazzali, ormeggi, parcheggi per automobili, moto e biciclette), e le aree dove possono trovare ubicazione i servizi connessi all'ambito dei trasporti e quelli ricreativi e commerciali.

Detto perimetro è stato ricavato definendo una distanza massima di 600 metri, percorribile a piedi in 10 minuti, dal baricentro della stazione ferroviaria o dell'autostazione, a seconda della dotazione del CIMR riconosciuta nel Quadro Conoscitivo di piano.

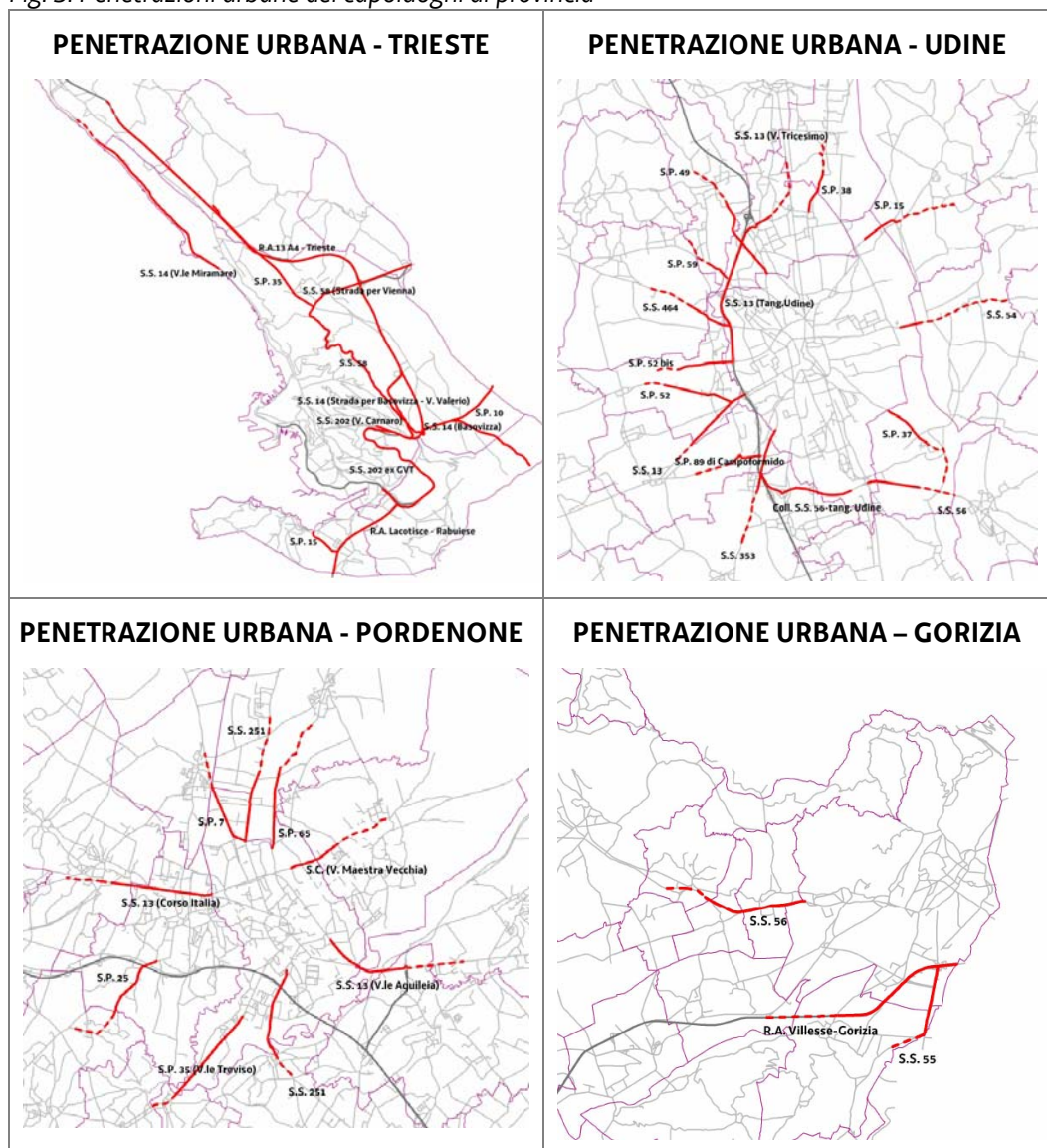
Promozione di parcheggi di interscambio lungo le penetrazioni urbane

Oltre a promuovere l'intermodalità dei trasporti, il PGT favorisce la realizzazione di parcheggi di interscambio per tutti i poli di primo livello in modo da decongestionare i centri delle città dai mezzi privati degli automobilisti in arrivo dalle periferie o dai centri limitrofi.

In particolare, il Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, mobilità delle merci e della logistica, ha individuato le principali penetrazioni urbane dei Capoluoghi di Provincia, cioè quegli assi che nell'ora di punta del mattino svolgono la funzione principale di veicolare l'accesso alle loro aree urbane (Fig. 3).

Le Norme di Attuazione del PRITMML indicano che i Comuni interessati dagli assi di penetrazione urbana devono individuare le aree destinate ai parcheggi di interscambio di concerto con le amministrazioni limitrofe e attraverso l'istituto della conferenza di servizi.

Fig. 3: Penetrazioni urbane dei capoluoghi di provincia



Fonte: nostra elaborazione su dati RAFVG

In particolare, i parcheggi di interscambio devono presentare le seguenti caratteristiche:

- essere collegati alla rete urbana del Trasporto Pubblico Locale;
- essere connessi al centro urbano da una ciclovia protetta;
- presentare un servizio di bike-sharing o scooter-sharing elettrico;
- prevedere una fermata attrezzata (FA) che soddisfi i requisiti del Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale (PRTPL) in corrispondenza dell'ingresso principale o di un punto baricentrico.

Valorizzazione della mobilità transfrontaliera ed integrazione dei Corridoi Europei

L'ultimo mezzo secolo ha visto il territorio regionale e, parallelamente, quello confinante sloveno, caratterizzarsi come periferie estreme delle relative realtà nazionali tra loro separate dal contesto geopolitico, con limitati scambi reciproci e scarsa integrazione.

Questa situazione è mutata fortemente negli ultimi anni, grazie all'entrata della Slovenia in Unione Europea e alla successiva abolizione delle frontiere, ma continua ad essere

caratterizzata dai ritardi accumulati nel periodo precedente e dalle ordinarie difficoltà di relazione tra ordinamenti amministrativi diversi, tipiche dei territori di frontiera.

Le nuove politiche di mobilità europee, però, riconoscendo al Friuli Venezia Giulia una posizione strategica nell'ottica dell'ampliamento ad est dell'Unione hanno creato nuove prospettive di integrazione tra la Regione e la Slovenia, basate sul passaggio del Corridoio ferroviario Adriatico-Baltico e di quello multimodale Mediterraneo tra Trieste, Koper e Lubiana.

In particolare, i due corridoi paneuropei attraversano il territorio regionale incontrandosi nel nodo di Cervignano, da cui si diramano i due tronchi ferroviari verso il valico di Tarvisio a nord e verso quello di Ferneti ad est.

Il Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica recepisce, di fatto, le novità dello scenario europeo, ma questo richiede la messa a punto di misure di accompagnamento specifiche, relative all'efficienza del sistema urbano e alla sua evoluzione in vista di un rafforzamento metropolitano che deve riguardare sia la mobilità che la localizzazione di nuove attività di servizio prodotta dall'aumento dei flussi internazionali.

Nonostante il tema dell'integrazione transfrontaliera di tipo metropolitano sia ampiamente trattato da molteplici programmi europei che si occupano di politiche di coesione territoriale⁸, finora non ha trovato adeguato riconoscimento in nessun documento ufficiale di carattere amministrativo.

In particolare il PGT promuove, come strumento di coesione territoriale e di sostegno allo sviluppo dei territori di frontiera, gli indirizzi progettuali che possono ridurre la condizione di perifericità dei rispettivi stati di appartenenza e accrescere le opportunità di integrazione economica e funzionale con i sistemi di prossimità geografica oltre frontiera.

Per rafforzare le relazioni transfrontaliere è però necessario interconnettere le polarità dei sistemi territoriali confinanti, attraverso la previsione di un nuovo sistema di trasporto pubblico che possa ridurre i costi dovuti alla mobilità privata, diminuire la congestione e le emissioni inquinanti e garantire una maggiore accessibilità dell'area nel suo complesso.

Per ottenere questo risultato si prevede la formazione di un'area metropolitana sul confine italo-sloveno che replichi il modello policentrico di quella formata in Veneto dalle città di Venezia, Padova e Treviso e si integri con essa per la formazione di una rete sovraregionale.

A tal fine, si ipotizza la realizzazione di una metropolitana leggera concepita in una logica intermodale e transfrontaliera tra Friuli Venezia Giulia, Veneto e Slovenia in modo da collegare le aree urbane di Trieste e di Capodistria e i loro due porti, Gorizia con Nova Gorica e l'entroterra sloveno, e i tre aeroporti di Venezia, Ronchi dei Legionari e Lubiana.

Il successivo passo consiste nell'integrazione delle due zone in un'unica macroarea, capace di garantire vantaggi concreti ai cittadini e al territorio sotto il profilo delle attività produttive e dei servizi commerciali, turistici e culturali.

Il progetto assume come componenti spaziali e funzionali della dimensione metropolitana:

- l'area ristretta del sistema carsico e costiero e dei centri urbani che vi gravitano come generatori di traffico locale;

⁸ Progetto TRANSPAN, Interreg III A/Phare CBC Italia-Slovenia, 2000-2006, Pianificazione territoriale transfrontaliera congiunta; Progetto TRANSLAND, Interreg III A Italia-Slovenia, 2000-2006, Sviluppo sostenibile del territorio transfrontaliero; Progetto ULYSSES, Espon-UE 2010-2012, Regioni transfrontaliere policentriche; Programma ADRIA A Italia-Slovenia, 2007-2013, Cooperazione Transfrontaliera; Progetto MICOTRA, Interreg IV Italia-Austria, 2007-2013, Cooperazione territoriale europea.

- l'area allargata dell'entroterra sloveno fino a Lubiana e della pianura costiera veneto-friulana fino a Venezia come generatrice di traffico esterno;
- il quadro infrastrutturale del quadrante dell'Alto Adriatico con particolare riferimento all'infrastruttura ferroviaria.

L'area ristretta, che coincide con l'idea stessa di organizzazione metropolitana del sistema urbano policentrico transfrontaliero, si propone come un sistema ad anello, sulla base di un'interpretazione di tipo morfologico sostenuta anche da una verifica funzionale sull'utilità di instaurare un circuito di relazioni tra realtà urbane contigue, rendendole capaci di migliorare i servizi agli utenti, locali ed esterni.

Il passaggio dal policentrismo urbano all'organizzazione metropolitana è un'istanza generalizzata dei sistemi urbani minori in Europa per favorire processi centripeti e contenere le spinte centrifughe verso i sistemi forti.

Aumentare la massa critica localmente servita attraverso la messa in rete dei servizi locali e il miglioramento delle prestazioni fornite, infatti, costituisce di per sé un forte fattore di attrazione, che rafforza a sua volta la centralità dell'organizzazione metropolitana.

8.3. Progetto Rete ecologica regionale

8.3.1. Contesto

In Europa, così come nel nostro territorio, le dinamiche insediative degli ultimi due decenni hanno interessato porzioni di territorio sempre più vaste, diffondendosi nello spazio "aperto", non occupato dall'urbanizzazione.

Si è dunque affermato un nuovo modello insediativo che si sostituisce a quello precedente della "suburbanizzazione" in cui l'espansione si attestava principalmente attorno ai nuclei urbanizzati secondo una logica di prossimità e continuità.

Lo sviluppo dell'urbanizzazione appare, oggi, dilatato nello spazio secondo un modello discontinuo, a bassa densità, non sempre attestato in prossimità delle reti di trasporto esistenti, con conseguente frammentazione ed erosione dello spazio naturale non urbanizzato.

Tale modello di espansione è definito nella letteratura internazionale con il termine "*sprawl*" ossia sviluppo diffuso, inteso quale sviluppo a bassa densità, ad alto consumo di suolo e di energia, mal controllato dagli strumenti di pianificazione.

La destrutturazione dei tessuti insediativi (discontinuo e scarsamente integrato), la frammentazione e l'isolamento degli ambienti naturali e paesistici sono i principali impatti di tale modello di urbanizzazione e di infrastrutturazione territoriale.

Il processo di frammentazione degli ambienti naturali per cause antropiche costituisce, per le sue conseguenze ai diversi livelli ecologici, ambientali, paesistici e territoriali, una priorità di indagine in quanto causa primaria della perdita di biodiversità.

La frammentazione può essere definita come il processo che genera una progressiva riduzione della superficie degli ambienti naturali e un aumento del loro isolamento. Le superfici naturali costituiscono così frammenti spazialmente segregati e progressivamente isolati inseriti in una matrice territoriale condizionata dall'antropizzazione.

Le misure per la conservazione degli ambienti naturali, attuate attraverso l'istituzione di aree protette, in un primo momento hanno rappresentato la forma più idonea in grado di contrastare le trasformazioni ambientali, ma tale tipo di gestione a "isole", piccole riserve

circondate da ambienti trasformati dall'uomo in maniera significativa, ha indotto, in molti casi, una più rapida estinzione delle popolazioni di alcune specie protette.

Si è pertanto avviato un nuovo e specifico settore di pianificazione che studia le "reti ecologiche" ovvero un tentativo di mitigazione del problema della frammentazione e dell'isolamento delle aree protette, non limitandosi alla stretta protezione di un'area tutelata ma che tiene conto anche delle dinamiche biologiche a scala di paesaggio.

In linea con gli orientamenti tracciati negli ultimi anni in ambito comunitario, nel nostro paese un importante contributo alla costruzione della *rete ecologica nazionale* è stato dato con l'approvazione della Deliberazione CIPE (22.12.1998) relativa alla "Programmazione dei fondi strutturali 2000-2006".

Con tale atto è stata promossa l'attuazione della progettazione della rete ecologica nazionale concepita come "reti di parchi nazionali e regionali ed altre aree protette".

Il Progetto di rete ecologica è stato supportato da alcune importanti leggi nazionali di settore che, pur senza fare esplicito riferimento al concetto di "rete ecologica", hanno promosso, in molti casi, un approccio operativo ai diversi temi trattati – suolo, acque, aree protette – considerando l'attuazione di progetti di rete quali elementi primari delle azioni di riqualificazione e valorizzazione ambientale. Tali riferimenti normativi sono:

- Legge 183 del 18 maggio 1989 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo" – Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino del Po, approvato con DPCM il 24 maggio 2001, definisce con chiarezza e determinazione il sistema idrografico quale "rete" finalizzata alla tutela della biodiversità complessiva degli ecosistemi fluviali. Il Piano si pone, infatti, come un importante "riferimento per la progettazione e la gestione delle reti ecologiche nazionali" (Art. 1, comma 13);
- Legge n. 394 del 6.12.1991 "Legge quadro sulle aree protette";
- D.Lgs. n. 152 del 11.05.1999 "Legge quadro sulle acque", che definisce le disposizioni sulla tutela delle acque dall'inquinamento attraverso il recepimento della direttiva 91/271/CEE concernente il trattamento delle acque reflue urbane, e della direttiva 91/676/CEE relativa alla protezione delle acque dall'inquinamento provocato dai nitrati provenienti da fonti agricole.

Le finalità del Progetto di territorio Rete ecologica regionale del PGT sono in linea con quelle della Direttiva 92/43/CEE "Habitat", recepita in Italia dal DPR 357/97, che impegna a "contribuire a salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali, nonché della Flora e della Fauna selvatiche nel territorio europeo" e a costruire "una rete ecologica europea coerente di zone speciali di conservazione, denominata Natura 2000", oltre che prevedere la creazione di una rete ecologica europea.

Il presente progetto è un insieme di strategie di intervento per la riqualificazione e valorizzazione del territorio regionale e dei processi naturali che lo caratterizzano.

La rete ecologica regionale rappresenta un nuovo approccio alla tutela della natura, basato sul concetto di biodiversità, che punta a salvaguardare e potenziare la diversità biologica all'interno di una rete continua, diffusa e globale, fondamentale per la sopravvivenza degli ecosistemi, non limitata quindi a "isole verdi".

È uno strumento indispensabile sia dal punto di vista tecnico sia dal punto di vista strategico-politico per la pianificazione territoriale e l'incremento della qualità ambientale ed ecologica del territorio, al fine di creare un nuovo equilibrio tra contesti territoriali naturali e contesti antropizzati.

8.3.2. Obiettivi

Individuati i poli di interesse regionale, organizzati secondo il modello del policentrismo gerarchizzato e specializzato e costituenti i nodi della struttura portante della “piattaforma territoriale”, si mira a metterli in relazione attraverso una razionale distribuzione delle funzioni, dei servizi e delle infrastrutture.

Il fine è di riequilibrare il sistema in un’ottica di risparmio di uso del suolo, ridisegnando la forma delle città includendo anche le reti ecologiche di livello regionale. La strategia del PGT favorisce lo sviluppo del territorio regionale e la sua coesione promuovendo la sinergia tra le varie reti funzionali e sistemi insediativi, ambientali ed infrastrutturali.

La politica strategica n. 2 del PGT pone l’accento sull’importanza della tutela e della valorizzazione delle risorse e dei patrimoni della regione attraverso il mantenimento dell’equilibrio degli insediamenti tra esigenze di uso del suolo per le attività antropiche ed il rispetto delle valenze ecologico-ambientali, in difesa del paesaggio e di sicurezza dai rischi naturali.

Pertanto, il consumo di territorio va ridotto ed assume particolare importanza il mantenimento della diversità biologica, rafforzandone la dimensione ecologica complessiva ed in particolare dei sistemi naturali e seminaturali delle aree a più forte valenza paesistica, individuando la rete ecologica regionale e rafforzando la protezione degli habitat e delle specie a vantaggio della funzionalità dei servizi ecosistemici e dell’attrattiva territoriale regionale.

Il PGT persegue i seguenti obiettivi e strategie generali:

- considerare i valori naturalistici regionali come patrimonio e risorsa comune e insostituibile. Il Progetto di territorio denominato Rete ecologica regionale individua nella Rete ecologica di livello regionale lo strumento per assicurare la coerenza tra le politiche di sviluppo del territorio compatibilmente alla tutela e alla conservazione degli aspetti strutturali (vegetazione, flora e fauna) e funzionali (connettività, connessioni e permeabilità) dell’ambiente naturale regionale;
- valorizzare, tutelare ed estendere in forma sistemica le dotazioni di risorse naturalistico-ambientali del territorio regionale al fine di interconnettere, sotto il profilo della funzionalità ecologica, le aree tutelate di interesse naturalistico regionale.

8.3.3. Azioni

La natura incontaminata è fatta principalmente da ecosistemi maturi che si contraddistinguono per avere una bassa produttività stagionale in termini di biomassa (ma di solito una grande biomassa accumulata nel tempo) e una grande capacità nel conservare il proprio equilibrio anche in caso di eventi critici rilevanti (capacità chiamata resilienza). La resilienza è generalmente proporzionale alla biodiversità cioè alla varietà di forme di vita in termini di specie e di habitat.

Oggi non esistono più aree nelle quali si conservi la natura incontaminata, in particolare in Europa, in quanto anche le aree che noi chiamiamo “naturali” sono frutto di una profonda trasformazione dovuta all’attività agricola e forestale avvenuta sia in tempi storici che recenti.

Si sono così creati ecosistemi seminaturali la cui evoluzione spontanea è condizionata dall’evoluzione delle attività antropiche. In particolare, dalla seconda metà del ‘900 si è assistito ad un incremento della semplificazione ecosistemica nelle zone di pianura e un abbandono delle pratiche colturali in montagna con fenomeni spontanei di rinaturalizzazione.

Tuttavia questa frammentazione tra pianura antropizzata e montagna abbandonata non determina una situazione di equilibrio ma comporta una doppia perdita di biodiversità causata dall'eccessiva riduzione di ecosistemi naturali e seminaturali in pianura e dall'omogeneizzazione di ecosistemi forestali di bassa qualità in montagna.

Alla perdita di biodiversità corrisponde una perdita di efficienza dei "servizi ecosistemici" che la biosfera fornisce all'antroposfera, primo fra tutti quello della stabilità degli stessi ecosistemi. L'intento è di individuare degli ambiti, porzioni di territorio, da valorizzare in chiave ecologico-ambientale attraverso i quali ricucire la naturalità frammentata.

Reperimento prioritario e rete ecologica regionale

La Rete ecologica regionale individuata nel progetto di territorio, rappresenta il disegno strategico entro il quale coordinare interventi mirati a conservare la biodiversità del territorio regionale promuovendo, nell'ambito dell'individuazione e del rafforzamento delle interconnessioni di progetto, la valorizzazione della funzione ecologica dell'agroecosistema e la riqualificazione nonché il recupero ambientale di potenzialità residue o processi di riconversione in atto.

Al fine di individuare le aree maggiormente vocate a costruire la rete ecologica regionale, sono state elaborate delle carte tematiche riassuntive della situazione ecologico-ambientale del territorio regionale.

La carta tematica denominata "Continuità ambientali" contiene informazioni circa le reti infrastrutturali regionali quali la rete autostrade, la rete ferroviaria e la rete viaria di interesse regionale di primo livello ed i valori naturalistici degli habitat (classi di Naturalità) ispirati alla Carta delle continuità ambientali del Rapporto ambientale del PTR (2008) e rielaborati ai fini del presente progetto. Tali valori naturalistici sono:

- completamente artificiale (es. città);
- parzialmente artificiale (es. frutteti);
- seminaturale (es. prati falciati e trattati con fertilizzanti);
- prossimo naturale (es. prati aridi sub-mediterranei orientali);
- naturale (es. lagune).

Questa carta rappresenta una prima fase di analisi della continuità spaziali degli habitat regionali distinguendo, inoltre, le aree con maggiore o minore valore di naturalità.

La carta tematica denominata "Livelli ecologici regionali" contiene informazioni che evidenziano i corridoi faunistici e le seguenti componenti naturalistiche regionali:

- *ambiti naturalistici prioritari* (costituiti da Parchi Naturali Regionali e Nazionali, dai SIC con habitat e specie prioritarie);
- *tessuto connettivo prioritario* (costituiti da SIC senza habitat o specie prioritarie, ZPS, biotopi naturali, parchi comunali, aree Wilderness, siti Bioitaly, aree di rilevante interesse ambientale, geositi);
- *corridoi ecologici delle acque* (individuati attraverso i perimetri delle aree fluviali di piani di assetto idrogeologico e gli ambiti tipologici dei SIC privi di habitat o specie prioritarie, parchi comunali, aree di reperimento prioritario, aree di rilevante interesse ambientale e siti Bioitaliy);
- *connettivo ecologico montano* (è rappresentato dagli habitat di interesse comunitario ai sensi della direttiva Habitat);
- *connettivo ecologico agricolo* (è rappresentato dalle aree agricole di alto valore naturalistico).

Dall'analisi delle componenti naturalistiche regionali emergono quindi dei contesti caratterizzati da specifici problemi di qualità, in particolare di frammentazione interna

all'ecosistema e ancora di più di frammentazione della serie catenale che dovrebbe connettere un ecosistema all'altro secondo processi di transizione che possono essere in taluni casi netti, come quando c'è una frattura morfologica, in altri molto graduali.

Le aree che maggiormente soffrono tali condizioni sono le seguenti:

- I principali corsi fluviali frammentati da opere idrauliche come dighe e briglie o frammentati da prelievi idrici che interrompono la continuità idrica. Altra forma di dequalificazione o frammentazione è data dallo sviluppo abnorme di specie esotiche infestanti che modificano per lunghi tratti la funzionalità ecosistemica naturale. Oltre alla frammentazione longitudinale è notevole la frammentazione trasversale con perdite di aree golenali o più semplicemente della vegetazione spondale.
- L'area di risorgive a valle di Pordenone che denuncia un deficit idrico in falda causato dai notevoli prelievi idrici diffusi e una qualità dei corsi d'acqua di risorgiva mediamente inferiore a quella riscontrata nella sinistra Tagliamento. La presenza molto limitata di aree di tutela naturalistica può essere sintomo o causa di una minore attenzione verso questa componente territoriale in un contesto caratterizzato anche dalla forma insediativa della campagna industrializzata connessa al comparto del mobile. Una forte riqualificazione produttiva e territoriale di tale comparto che ha portata alla certificazione EMAS del Distretto del mobile del Livenza costituisce un valido precedente per una riqualificazione più generale del territorio a partire dalla risorsa acqua.
- Di valore naturalistico molto maggiore sono le Risorgive dello Stella che presentano i più significativi hot spot di biodiversità della Regione. Qui il problema è speculare rispetto a quello della bassa pordenonese: un'articolata azione di tutela, sorretta anche da importanti finanziamenti comunitari attraverso i progetti LIFE presenta il suo tallone d'Achille nella scarsa connessione trasversale che andrebbe garantita da una ricucitura all'interno di un tessuto agronaturale più compatto.
- L'area posta a est delle Risorgive dello Stella presenta delle analogie ma anche delle differenze con quest'ultima. Nella parte alta sono presenti quattro importanti zone umide (Palude Moretto, Palude Selvate, Paludi di Gonars e Paludi di Porpetto) mentre a sud le tre importanti aree boscate di Bosco Boscat, Boschi di Muzzana e Bosco Sacile. Poco più a sud l'ampio bacino lagunare. Questi tre sistemi che costituivano la serie tipica in questo contesto territoriale oggi risultano delle isole assolute divise anche da importanti infrastrutture come l'autostrada e la ferrovia. Qui l'approccio potrebbe essere quello degli *stepping stones* cioè della ricostituzione di altre isole in modo che i rapporti tra i singoli elementi si rafforzino fino a costituire un tessuto connettivo, per quanto non continuo. In particolare è più facile per mancanza di barriere fisiche e per maggiore vicinanza compiere questa operazione tra i boschi più meridionali e la laguna integrando questo indirizzo con quello descritto in seguito.
- La Laguna presenta caratteristiche di spiccata naturalità pur in un contesto critico e con significative pressioni interne ed esterne. Un elemento però particolarmente significativo, anche rispetto alle vicine lagune venete, è la quasi totale assenza di una transizione graduale tra la laguna e l'entroterra agricolo. Si passa quindi dall'ambiente tipicamente salmastro della laguna, all'area agricola che per essere tale deve avere a disposizione molta acqua dolce (irrigazione) ma non troppa (bonifica). Tale delicato equilibrio in molte aree è andato in crisi in quando è esso stesso concausa di una sempre maggiore ingressione salina che

- Altra area critica è il nodo di Monfalcone. Questa è l'area in cui la linea delle risorgive che alimenta tutta la pianura friulana giunge quasi in prossimità del mare e si incontra con l'altro importante fenomeno di risorgenza della nostra regione, ma di natura totalmente diversa, rappresentato dal Timavo. La presenza di una importante zona industriale e di un'area portuale impongono una progettualità forte per mantenere quegli equilibri tra produzione (di beni) e riproduzione (di risorse naturali).
- Area naturale complessa con aspetti molto differenziati è l'area carsica. La geomorfologia ma anche la geopolitica hanno portato tale area ad essere un importante corridoio infrastrutturale che ha fortemente frazionato le connessioni trasversali tra l'altopiano carsico e la costiera. Alcune opere come la bretella autostradale hanno già adottato soluzioni come i ponti verdi per ridurre la frammentazione territoriale che può costituire anche un pericolo per la viabilità. Altri punti critici possono però essere oggetto di specifici interventi.

Una criticità più generalizzata riguarda l'alta pianura friulana e le connessioni trasversali. In generale, si registra la permanenza di un tessuto agricolo ancora multifunzionale e che assolve anche funzioni positive di connessione ecologica. In tal senso, a grande scala, più che individuare dei corridoi ecologici possiamo parlare dell'esistenza di un tessuto ecologico abbastanza continuo seppur con una serie di smagliature nelle aree in cui l'infrastrutturazione e l'industrializzazione agricola è stata più intensa.

Risulta quindi importante garantire la permanenza di tale tessuto eventualmente con interventi puntuali di ricucitura.

L'area montana presenta minori problematiche di frammentazione o problematiche diverse legate piuttosto all'omogeneizzazione degli ambienti che quindi necessitano di un gestione attiva di differenziazione sia tra le formazioni boscate, sia tra queste e le superfici a prato e a pascolo.

Nella carta tematica denominata "Bacini idrografici" è riportata la suddivisione amministrativa dei bacini idrografici regionali e la distinzione dei bacini naturali, dei bacini a scolo meccanico e a scolo nullo e le aree interessate dal Piano di Assetto Idrogeologico (PAI).

In tal modo si evidenzia la presenza di zone sottoposte a tutela dal rischio idrogeologico che per continuità fisica e coerenza di finalità e obiettivi possono costituire ambiti di riferimento potenziale per la costruzione della rete ecologica regionale.

La mitigazione al problema della frammentazione, la tutela degli ambienti naturali e delle comunità biologiche ivi incluse, non deve limitarsi alla semplice protezione dell'area tutelata entro le proprie perimetrazioni, ma deve tener conto anche delle dinamiche biologiche presenti a scala di paesaggio.

L'intento del progetto di territorio è quindi promuovere l'estensione ed il rafforzamento di azioni di tutela ambientale creando una rete ecologica di livello regionale ovvero corridoi, trame e cinture di aree naturali su parte di quei territori che possono costituire un patrimonio ambientale indisponibile alla nuova urbanizzazione, attraverso la "tessitura" di elementi caratterizzanti tali aree (canali di irrigazione, alberature, siepi, ecc.) in trame o corridoi continui, con il fine di ripristinare e assicurare il mantenimento della biodiversità.

Gli elementi strutturanti una rete ecologica sono stati individuati da APAT⁹ distinti secondo la seguente classificazione funzionale:

- 1. *Core areas* (Aree centrali dette anche nuclei, gangli o nodi): aree naturali di grande dimensione, di alto valore funzionale e qualitativo ai fini del mantenimento della vitalità delle popolazioni target che costituiscono l'ossatura della rete ecologica. Si tratta di aree con caratteristiche di "centralità", tendenzialmente di grandi dimensioni, in grado di sostenere popolazioni ad elevata biodiversità e quantitativamente rilevanti.
- 2. *Buffer zones* (Zone cuscinetto): settori territoriali limitrofi alle *core areas*. Hanno funzione protettiva nei confronti di queste ultime riguardo agli effetti deleteri della matrice antropica (effetto margine) sulle specie più sensibili.
- 3. *Wildlife (ecological) corridors* (Corridoi ecologici): collegamenti lineari e diffusi fra *core areas* e fra esse e gli altri componenti della rete, ovvero fasce continue di elevata naturalità che collegano differenti aree naturali tra loro separate.
- 4. *Stepping stones* ("Pietre da guado"): non sempre i corridoi ecologici hanno una continuità completa; spesso il collegamento può avvenire anche attraverso aree naturali minori poste lungo linee ideali di passaggio, che funzionino come punto di appoggio e rifugio per gli organismi mobili (analogamente a quanto fanno i sassi lungo una linea di guado di un corso d'acqua), purché la matrice posta tra un'area ed un'altra non abbia caratteristiche di barriera invalicabile.
- 5. *Restoration areas* (Aree di restauro ambientale): non necessariamente gli elementi precedenti del sistema di rete sono esistenti al momento del progetto. Si possono quindi prevedere, attraverso interventi di rinaturazione individuati dal progetto, nuove unità para-naturali in grado di completare lacune strutturali. La possibilità di considerare tale categoria è di importanza decisiva nei territori ove i processi di artificializzazione e frammentazione abbiano raggiunto livelli elevati.

Recentemente è stato promosso e sostenuto il concetto di "connettività"; infatti, il concetto di corridoio ecologico, che non necessariamente ha efficacia funzionale, dipende da fattori intrinseci quali l'area, l'ampiezza, la collocazione dello stesso rispetto ad aree *core*, la qualità ambientale e il tipo di matrice circostante, e da fattori estrinseci come le caratteristiche eto-ecologiche delle specie che possono potenzialmente utilizzarlo.

L'attenzione si sposta dai singoli elementi del territorio ad un'organizzazione di *patterns* diffusi del tipo *Restoration areas*, a scala di paesaggio. Tali aree possono favorire i processi ecologici mettendo in connessione componenti naturalistiche isolate e mantenere vitali nel tempo popolazioni e comunità biologiche.

La scala di pianificazione maggiormente conforme alla progettazione di reti ecologiche è quella "locale"¹⁰ che coincide con il livello pianificatorio d'area vasta corrispondente all'organizzazione territoriale per sistemi territoriali locali prevista dal PGT. Ne consegue, che l'ambito ottimale entro il quale la rete ecologica può essere dettagliatamente progettata è la pianificazione strategica d'area vasta.

La Rete ecologica regionale individuata dal PGT sarà, quindi, di riferimento per le politiche strategiche, per le azioni di competenza della pianificazione generale e di settore dell'area vasta finalizzate alla tutela della funzionalità ecologica del territorio, nonché per la redazione della Rete ecologica d'area vasta.

La struttura della Rete ecologica è articolata in una Componente di primo livello e una Componente di secondo livello distinte in base ai differenti livelli di funzionalità ecologica, di conservazione e tutela e di ricchezza della biodiversità (popolazioni vegetali e/o animali).

⁹ Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i servizi Tecnici.

¹⁰ APAT, Manuali e linee guida 26/2003.

Ne risulta l'individuazione a livello strategico della "Connettività di progetto" per il livello regionale evidenziando le aree di reperimento prioritario, ambiti territoriali preferenziali sui quali prevedere la costruzione della rete ecologica regionale.

La Connettività di progetto è il risultato derivante dall'incrocio informativo contenuto nelle carte tematiche "Continuità ambientale", "Livelli ecologici regionali" e "Bacini idrografici".

Gli Ambiti naturalistici prioritari, il Tessuto connettivo prioritario, la Rete ecologica delle acque costituiscono i nuclei, mentre le aree centrali di riferimento (*Core areas*), le aree cuscinetto (*Buffer area*) e le aree "*Stepping stones*" ovvero quelle frammentate dal valore naturalistico prioritario che devono essere connesse costituiscono la Componente di primo livello della Rete ecologica regionale.

Le aree identificate attraverso il connettivo ecologico montano e il connettivo ecologico agricolo sono state considerate come aree di restauro ambientale (*Restoration areas*), ovvero quelle aree su cui intervenire con progetti di rinaturazione, nuove unità para-naturali al fine di ricucire la frammentazione e strutture le interconnessioni ecologiche tra le *Core* e le *Stepping stones areas* della rete.

Tali tipologie di interconnessione ecologica integrate con la Connettività di progetto, costituiscono la Componente di secondo livello della Rete ecologica regionale.

Gli ambiti identificati attraverso le Connettività di progetto sono ambiti territoriali sui quali applicare prioritariamente interventi derivati dalla compensazione ambientale.

Rimanendo aderenti al principio di sostenibilità, sancito dall'art. 3 del D.Lgs. 152/2006, si vuole introdurre un meccanismo di bilancio di sostenibilità delle proposte di trasformazione del territorio che, pur con articolazioni spaziali (compensazione o perequazione ambientale) e temporali (debito ambientale) delinea le regole e i meccanismi per cui ogni trasformazione richiede un bilanciamento territoriale.

Nella "Carta di Siracusa", sottoscritta durante il G8 Ambiente del 2009, il concetto di "Servizi ecosistemici" riceve un riconoscimento internazionale per diventare poi parte integrante della Strategia nazionale della biodiversità (Conferenza Stato Regioni dell'ottobre 2010) e nella Nuova strategia per la biodiversità dell'UE (Obiettivo n.2 – maggio 2011).

Per "servizi ecosistemici", o più genericamente ambientali, si intendono quei servizi che vengono resi da alcune parti del territorio a favore di altre e, viceversa, servizi ecosistemici che vengono ridotti e che quindi necessitano di un ristoro o di un potenziamento in altre parti del territorio.

E' il caso tipico di un'asse infrastrutturale che, nella sua realizzazione, toglie suolo e funzioni a un territorio "marginale" per favorire la connessione di altri territori "centrali" maggiormente attrattori.

Ragionare in termini di compensazione significa ampliare l'area di intervento e, secondo la logica degli STL, ridisegnare le funzioni territoriali non semplicemente calcolando le perdite ambientali locali ma prevedendo una più complessiva ricollocazione delle diverse funzioni naturali e antropiche all'interno di un territorio vasto.

Inoltre, concependo la perdita di valori naturali, anche identitari, non compensabili monetariamente si intende il ricorso alla compensazione economica come un'ipotesi residuale e si privilegiano invece forme di "scambio di servizi" come la proposta principale per ristorare una risorsa della collettività.

Inoltre la compensazione dovrebbe riguardare elementi analoghi in modo da rendere chiaro il processo di ricostruzione del bene perduto più che di sostituzione con un altro bene. Si tratta quindi di prevedere una riprogettazione dei servizi resi da e tra territori diversi o, in una visione locale, all'interno degli STL per fare posto a una nuova funzione.

Leggere le aree di Connettività di progetto come un servizio ecosistemico reso, e quindi oggetto di un possibile scambio, risponderebbe da una parte alla necessità di costruire un bilancio ambientale (concettualmente il cuore della V.A.S.) e dall'altra a creare nuovi scenari di sviluppo più aderenti alle caratteristiche territoriali locali.

In definitiva, ogniqualvolta si operino trasformazioni territoriali che inducano una perdita di suolo, e non solo quelle sottoposte a V.I.A. (Valutazione ambientale dei piani, V.A.S. ecc.), attraverso il concetto della compensazione ambientale finalizzata al consolidamento della rete ecologica, attraverso meccanismi di contrattazione, dovranno essere definiti e specificati l'oggetto del bilanciamento territoriale, inteso come servizio ecosistemico reso, in termini di localizzazione e dimensionamento delle aree di Connettività di progetto da sottoporre a progettazione ambientale di dettaglio.

Azione relazione "città-campagna"

La problematica città-campagna, che essenzialmente contrappone la classica città compatta alla dispersione urbana¹¹, porta ad una più pronunciata segregazione di differenti usi del suolo, non solo mettono a rischio gli spazi aperti, ma producendo alti costi sociali per l'urbanizzazione e i trasporti, crescita del consumo di energia, inquinamento dell'aria e acustico. Tali problemi generalmente minacciano la cultura europea e la relativa capacità e conquista di una integrazione sociale e culturale, di tolleranza e responsabilità per i beni comuni^{12 13}.

L'obiettivo del contenimento urbano che il PGT persegue, è in linea con lo Schema Spaziale dello Sviluppo Europeo, nel quale si ribadisce l'importanza che gli Stati membri e le autorità regionali dovrebbero perseguire il concetto della 'città compatta' (città a corta distanza) al fine di un miglior controllo sulle future espansioni urbane.

Questo include, ad esempio, la minimizzazione dell'espansione all'interno di un quadro di attente localizzazioni e politiche insediative, come nelle periferie e nelle regioni costiere^{14 15}.

Il PGT con l'attuazione dei piani di area vasta intende indirizzare gli strumenti urbanistici verso un approccio di controllo dello sviluppo ai margini della città.¹⁶

Nel territorio nazionale e in parte in quello regionale le aree di margine sono spesso state considerate in termini negativi, celebrando la qualità di nuclei urbani e di piccoli insediamenti di collina trascurando il territorio ai margini, sentito come un problema; in particolare, come un'area a particolare rischio di dispersione urbana¹⁷. Un possibile sistema di contenimento urbano che il PGT vuole promuovere la realizzazione di cinture verdi: quelle zone di transizione che iniziano ai margini delle aree densamente urbanizzate e diventano

¹¹ Cliff Hague, "Urban containment: European experience of planning for the compact city", in Gerrit J Knaap, Huibert Haccou, Kelly J. Clifton, John W. Frece, (ed.) *Incentives, Regulations and Plans: The roles of states and nation states in smart growth planning*, Cheltenham (UK) and Northampton (USA) 2007.

¹² Dieter Apel, M. Lehmbruck, Tim Pharoah, J. Thiemann-Linden, *Kompakt, mobil, urban: Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich*, Deutsches Institut für Urbanistik (difu), Berlin 1997, pag. 455. Translated by and quoted in Jan Scheurer, *Urban Ecology: Innovations in Housing Policy and the Future of Cities: Towards sustainability in neighbourhood communities*, PhD Thesis at Murdoch University, Perth 2001.

¹³ European Environment Agency, *Urban Sprawl in Europe: The ignored challenge*, EAA Report No 10/2006, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg 2006.

¹⁴ Commission of the European Communities, *European Spatial Development Perspective: Towards Balanced and Sustainable development of the Territory of the EU*, Office for the Official Publications of the European Communities, Luxembourg 1999.

¹⁵ Thomas Franke, Wolf-Christian Strauss, Bettina Reimann, Klaus J. Beckmann, *Integrated Urban Development – A Prerequisite for Urban Sustainability in Europe*, Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs, Berlin 2007.

¹⁶ Glen Bramley, Cliff Hague, Karryn Kirk, Alan Prior, Jeremy Raemaekers, Harry Smith, with Andrew Robinson and Rosie Bushnell, *Review of Green Belt Policy in Scotland*, Scottish Executive Social Research, Edinburgh (UK) 2004. Cliff Hague, "Urban containment: European experience of planning for the compact city", in Gerrit-J Knaap, Huibert Haccou, Kelly J. Clifton, John W. Frece, (ed.) *Incentives, Regulations and Plans: The roles of states and nation states in smart growth planning*, Cheltenham (UK) and Northampton, MA (USA) 2007.

¹⁷ European Environment Agency, *Urban Sprawl in Europe: The ignored challenge*, EAA Report No 10/2006, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg 2006.

progressivamente più rurali rimanendo chiari però sia un uso del suolo che un'influenza mista, urbana e rurale, prima di lasciare il passo alla campagna più intatta¹⁸. Al fine di contrastare l'aspetto dinamico dei margini urbani sia in termini economici e il loro effettivo sviluppo critico per la vitalità delle città. La pressione per lo sviluppo ai margini urbani riflette un vantaggio dovuto alla localizzazione periferica vicino alla rete dei trasporti che può offrire. L'ulteriore condizione di terreni a basso costo e iper-mobilità hanno fatto delle aree di frangia gli elementi chiave per una serie di usi per l'impiego e per il divertimento, non meno che per il commercio per entrambi dei quali è prioritaria la distanza in termini di tempo in macchina e l'ampio parcheggio. L'obiettivo del PGT non è quello di fermare la crescita urbana, ma di creare una "città compatta" orientandone lo sviluppo, pianificando, disegnando e gestendo tali territori in maniera da contribuire ad uno sviluppo sostenibile.

Cinture verdi

Il PGT intende indirizzare, a seguito del nuovo disegno di legge sul verde urbano¹⁹ che sviluppa i seguenti punti chiave: orti urbani, giardini pensili, *green belt*, alcune azioni di sviluppo in sede di area vasta di:

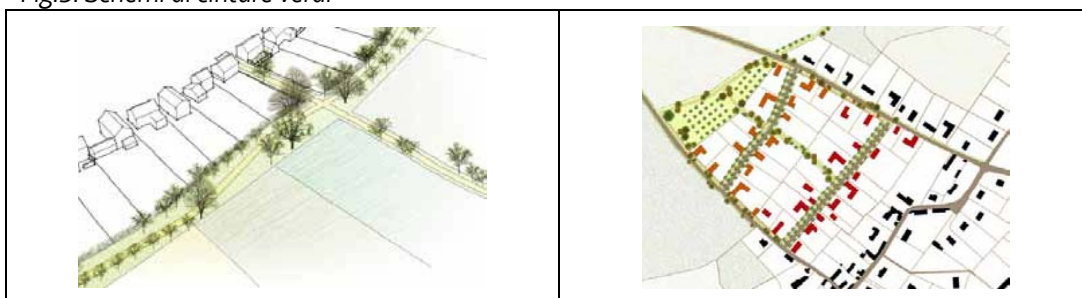
Orti urbani: saranno favoriti i piani per la promozione dei "giardini storici", cioè degli spazi verdi all'interno del territorio comunale che dovranno essere realizzati per legge, controllati secondo rigide norme, e fatti per favorire lo sviluppo degli orti cittadini, cioè tante piccole zone agricole che verranno date in concessione alle aziende private per coltivare cibo biologico da rivendere all'interno della città.

"aree verdi sui tetti" cittadini, in modo da aumentare la quantità di piante in grado di assorbire la CO₂, ma al contempo anche ridurre il ricorso agli impianti di riscaldamento e raffreddamento in quanto il giardino sul tetto isola l'edificio, e consente anche di piantare un "orto" al suo interno.

Green Belts: le "cinture verdi" saranno una serie di filari di alberi che saranno piantati lungo le strade che mettono in comunicazione le città, o anche quelle cittadine, in modo da garantire l'assorbimento di una parte della CO₂ e fornire un certo grado di ombreggiatura alle strade. Ulteriore elemento di indirizzo del PGT è l'utilizzo economico della campagna a bosco a legno energetico (il cosiddetto cippato), tornando così a creare boschi planiziali, di pianura, oppure a produzioni agro-alimentari locali "a chilometro zero", sembra un'opportunità da non perdere già nella programmazione e nelle scelte politico-amministrative del presente.

Al fine di contrastare un sistema ambientale disperso e privo di continuità il PGT indirizza alla progettazione di una rete di aree verdi e di parchi che si realizza in un insieme di isole a forme come un arcipelago.

Fig.5: Schemi di cinture verdi



Fonte: Charte paysagère et écologique de la CAPE

¹⁸ Countryside Agency, *The state and potential of agriculture in the urban fringe*, Unpublished project brief, Cheltenham 2002. Quoted in Nick Gallent, Johan Andersson, Marco Bianconi, *Planning on the Edge: The Context for Planning at the Rural-Urban Fringe*, Routledge, London and New York 2006.

¹⁹ Disegno di legge Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani - N. 2472-B Approvato al Senato il 28 Marzo 2012.

I collegamenti tra parco e verde pubblico si presentano senza ordine e senza gerarchia riconoscibili, esito di politiche che hanno assecondato l'espansione delle città senza un disegno razionale e capace di prefigurare sistemi ordinati di connessione.

E' mancata in passato una coscienza dell'ambiente che oggi richiede una domanda crescente di maggiore qualità ambientale sia a livello di mobilità e sia a livello di ricreazione e che quindi comporta una richiesta crescente di spazi qualificati per il movimento e la funzione ludica.

I fenomeni di inurbamento e di cementificazione su vasta scala tipici delle società odierne hanno prodotto la riduzione degli spazi verdi e la carenza di collegamenti ecologici, funzionali e percettivi tra il sistema-parco²⁰ ed il verde pubblico²¹.

Il tema della rete ecologica a grande scala va declinato a scala locale attraverso la progettazione di reti locali anche di penetrazione urbana in particolare nei centri di maggiore dimensione. Tuttavia a scala locale il tema delle *green belts* risulta di maggiore attualità ed urgenza e quindi è necessario pensare ad un'integrazione tra la rete ecologica di area vasta e le cinture verdi locali.

Il PGT promuove la ricerca del "verde come sistema": è necessario cioè progettare gli spazi verdi come sistema urbano, in relazione alla loro estensione, alla loro configurazione spaziale, alla proprietà (pubblica e privata), alla funzione (per esempio verde boschivo, verde stradale, sportivo, verde per il gioco dei bimbi, etc.). Si tratta in altre parole di adottare nella progettazione la visione "*greenways*", concedendo attenzione ai collegamenti tra parchi, aree verdi urbane ed extraurbane, in modo che l'intero sistema possa essere concepito e utilizzato come un sistema di aree verdi unitarie e ordinate.

8.4. Progetto per il supporto alle attività produttive (distretti, consorzi industriali, energia, aree portuali)

8.4.1. Contesto

La notevole diffusione di aree artigianali e industriali in Friuli Venezia Giulia evidenzia un modello di sviluppo produttivo caratterizzato dall'uso estensivo del territorio, soprattutto nella maggior parte dei Comuni di pianura e di collina.

Questa situazione deriva dallo sviluppo spontaneo di una moltitudine di piccole imprese che specializzandosi in settori manifatturieri tradizionali e concentrandosi territorialmente hanno replicato il sistema organizzativo distrettuale che contraddistingue tutte le regioni del Nord Est.

A differenza di molte di queste aree, però, il "modello friulano" è caratterizzato principalmente dalla presenza di zone ad economia diffusa che non sono riuscite a sviluppare tutti quei servizi di carattere trasversale capaci di garantire una crescita qualitativa delle piccole imprese.

Le criticità di tale modello riguardano in particolare la concentrazione di attività produttive lungo le direttrici viarie primarie, l'esistenza di aree artigianali o industriali con un basso grado

²⁰ *Parco*: Area in cui sono vigenti particolari norme di tutela per preservarne i valori naturalistici, sia in senso di semplice conservazione, sia in modo dinamico nel caso di compresenza di fattori turistici, insediativi e socio-economici.

²¹ *Verde pubblico*: Porzioni del territorio pubblico che lo strumento urbanistico sottrae all'edificazione, in quanto destinate all'uso collettivo. Possono essere reperite in qualsiasi parte del territorio ed hanno un'estensione commisurata al numero degli abitanti residenti in quell'area. Per l'attuazione della predetta destinazione le aree interessate sono soggette a procedura espropriativa.

di saturazione e la mancanza di compatibilità tra gli insediamenti produttivi e quelli residenziali.

Per superare queste difficoltà è necessario innescare un processo di sviluppo del sistema economico che promuova l'integrazione degli insediamenti produttivi nel contesto territoriale in cui ricadono, in modo da facilitare i fenomeni di aggregazione e specializzazione delle imprese operanti lungo la stessa filiera e incrementarne la competitività.

Per migliorare la performance del sistema produttivo è fondamentale che questi aggregati di aziende e istituzioni diventino capaci di sfruttare al meglio la loro dotazione di risorse territoriali, in modo da generare, anche attraverso l'azione di traino delle grandi imprese presenti, crescenti livelli di produttività e innovazione.

Le azioni operative, prioritarie rispetto all'obiettivo di una crescita strutturata della competitività del sistema economico regionale, mirano a rafforzare lo stesso con azioni trasversali che, tramite un'azione comune e concordata con gli operatori economici interessati, pongano le basi per uno sviluppo durevole basato sui sistemi di *clusters*.

In particolare, esse prevedono di:

- incrementare la qualità della produzione manifatturiera al fine di accrescere la competitività dei distretti tradizionali;
- rafforzare i distretti esistenti attraverso interventi prioritari legati all'incremento delle interazioni tra imprese anche in ottica intersettoriale, in modo da approfondire le filiere produttive;
- investire sui *clusters* emergenti, contraddistinti da *assets* e competenze tali da offrire notevoli opportunità di sviluppo futuro;
- creare *cluster* d'eccellenza nei settori tecnologicamente più innovativi in grado di attrarre investimenti e capitale umano dall'estero;
- sviluppare, attraverso il potenziamento dell'infrastruttura materiale e immateriale di accesso alla regione e dei nodi intermodali, e la valorizzazione delle competenze sviluppate dagli operatori presenti, un sistema logistico integrato in grado di acquisire un ruolo di primaria importanza a livello nazionale ed europeo.

Rispetto a questi interventi strategici il POR-FESR prefigura la necessità una serie di azioni trasversali miranti a rafforzare l'intero sistema economico regionale garantendone uno sviluppo durevole basato sui *clusters*. Tali azioni sono principalmente finalizzate a:

- promuovere la capacità innovativa delle piccole e medie imprese regionali;
- potenziare le infrastrutture di telecomunicazione in modo da garantire alle imprese un'adeguata capacità di accesso alle reti informatiche, soprattutto nei distretti industriali, e la possibilità di sviluppare servizi informatici avanzati, anche nel campo dell'offerta turistica;
- rafforzare i collegamenti fra *cluster* sinergici (ad esempio mobile-sedia, turismo-agroalimentare, biotecnologie-strumentazione medica-servizi sanitari).
- migliorare l'attrattività del territorio regionale, salvaguardando e valorizzando le risorse ambientali in una logica di sviluppo economico sostenibile che privilegi la qualità della vita;
- ridurre i consumi e i costi energetici attraverso misure volte ad accrescere l'efficienza e ad aumentare la produzione e l'utilizzo delle energie rinnovabili;

- favorire la coesione interna e la crescita territoriale equilibrata attraverso interventi di promozione economica e sociale nelle aree montane e nelle zone lagunari svantaggiate;

8.4.2. Obiettivi

Sulla base degli obiettivi generali e delle azioni della programmazione regionale e in coerenza con le indicazioni di sostenibilità derivanti dalle politiche spaziali europee, il PGT indica come prioritaria la necessità di evitare la dispersione delle localizzazioni industriali puntando sulla formazione di economie di agglomerazione che consentano di ottimizzare tempi e costi delle fasi produttive e, di conseguenza, ottenere risparmi economici per le singole imprese, contenendo il consumo di suolo e contrastando la concorrenza fra le aree programmatiche e le zone produttive locali.

La finalità principale della politica strategica del PGT per quanto riguarda il sistema economico (in continuità con gli obiettivi del PURG che già indirizzavano in tal senso) promuove quindi il riordino dell'esistente, nell'ottica del superamento della disseminazione territoriale delle aree produttive a livello comunale che caratterizza il territorio regionale.

Le difficoltà legate all'attuale crisi economica, infatti, rendono necessario un ripensamento delle politiche di sviluppo secondo una logica qualitativa che favorisca processi di crescita attenti al contenimento del consumo di risorse in modo da difendere il notevole patrimonio ambientale della Regione.

Chiaramente, l'obiettivo del PGT e delle altre politiche territoriali regionali non è quello di ostacolare la crescita del sistema economico, ma al contrario quello di offrire alle imprese le condizioni territoriali ed ambientali più adatte a migliorare la loro competitività.

Per ottenere questo risultato è necessario agevolare e rendere convenienti nuove forme di aggregazione rilocalizzativa delle imprese per *clusters* (sia esistenti che di futura definizione) in grado di creare processi di sviluppo attenti alla valorizzazione delle risorse territoriali.

Congiuntamente occorre assicurare lo sviluppo e l'efficienza dei distretti e degli aggregati assoggettati alla gestione dei Consorzi di sviluppo industriale, anche incentivando la diffusione delle certificazioni di ecogestione delle imprese e dei territori.

Per incrementare la competitività del settore produttivo regionale, inoltre, è essenziale assicurare al sistema imprenditoriale la possibilità di approvvigionamenti energetici economicamente competitivi e, preferibilmente, derivanti da fonti energetiche rinnovabili.

Per indirizzare le proprie azioni in maniera precisa ed efficace, il PGT individua i sistemi produttivi di rango regionale che rivestono un ruolo strategico per l'economia del Friuli Venezia Giulia e rappresentano un patrimonio da tutelare e sviluppare nell'ottica dell'incremento della competitività del sistema economico regionale.

Il rango dei cluster e dei poli produttivi è definito secondo le seguenti tipologie:

Cluster e poli produttivi primari

Corrispondenti ai distretti, ai consorzi, alle sedi di promozione e coordinamento delle iniziative locali di politica economica e agli ambiti industriali e artigianali d'interesse regionale riconosciuti come zone D1 dagli strumenti urbanistici vigenti nei Comuni di Maniago, Pordenone, San Vito al Tagliamento, Spilimbergo, San Giorgio di Nogaro, Cividale del Friuli, Gemona del Friuli, Tolmezzo, Amaro, Villa Santina, Udine, Gorizia, Monfalcone e Trieste. Per tali ambiti, che rivestono un ruolo centrale per lo sviluppo del sistema economico grazie alla dotazione infrastrutturale e all'offerta qualificata di servizi, il PGT promuove lo sviluppo della competitività attraverso la diffusione delle attività di ricerca e innovazione.

- Clusters regionali a vocazione manifatturiera:
 - Distretto del Mobile;
 - Distretto della Componentistica e della Termoelettromeccanica;
- Concentrazioni industriali regionali:

Corrispondono ai grandi e medi agglomerati produttivi, già previsti dagli strumenti di pianificazione territoriale regionale, per i quali vengono perseguiti il consolidamento della gestione dei servizi e l'adeguamento agli standard di sostenibilità ambientale.

- Consorzio per lo sviluppo industriale del comune di Monfalcone;
- Consorzio per lo sviluppo industriale della zona dell'Aussa-Corno;
- Consorzio per il nucleo di industrializzazione della provincia di Pordenone;
- Consorzio per lo sviluppo industriale economico e sociale dello Spilimberghese;
- Consorzio di sviluppo industriale e artigianale di Gorizia;
- Consorzio per la zona di sviluppo industriale Ponte Rosso;
- Consorzio per lo sviluppo industriale del Friuli Centrale;
- Consorzio per lo sviluppo industriale di Tolmezzo;
- Consorzio per lo sviluppo industriale ed economico della zona pedemontana Alto Friuli;
- Ente Zona Industriale di Trieste.

Cluster emergenti

Agglomerazioni produttive specializzate in settori emergenti, nelle quali sono localizzate competenze specifiche in grado di assicurare notevoli potenzialità di sviluppo economico:

- Clusters a spiccato carattere tecnologico:
 - Distretto delle Tecnologie Digitali;
 - Distretto Tecnologico Navale e Nautico;
- Clusters basati su risorse primarie e agroalimentari:
 - Distretto Agroalimentare di San Daniele;
 - Filiera produttiva agroalimentare della Bassa Friulana;
 - Filiera del legno dell'area montana;
 - Distretto del Caffè di Trieste.

Cluster d'eccellenza

Identificano le agglomerazioni di imprese fortemente innovative localizzate intorno a centri di ricerca scientifica, parchi tecnologici e università:

- Polo tecnologico Andrea Galvani di Pordenone;
- Parco scientifico e tecnologico Luigi Danieli di Udine;
- Parco scientifico e tecnologico AREA Science Park di Trieste;
- Consorzio di Biomedicina Molecolare (C.B.M.) di Trieste;
- Centro di Innovazione Tecnologica (C.I.T.) di Amaro;
- Polo tecnologico di Gorizia.

Cluster in settori produttivi maturi

Agglomerazioni produttive che, pur rivestendo un ruolo identitario, richiedono azioni di rinnovamento per aumentare la competitività.

- Distretto della Sedia;
- Distretto del Coltello;
- Consorzio della pietra Piasentina.

Come definito dalla strumentazione urbanistica comunale vigente, invece, le aree produttive esterne agli ambiti indicati sono classificate come sistemi di rango locale.

In base alla classificazione riportata, il PGT individua alcuni *clusters* produttivi prioritari per lo sviluppo regionale, creando corsie preferenziali per l'insediamento di aziende ad alto contenuto tecnologico e per il sostegno di quelle che intendono incrementare l'innovazione all'interno dei parchi scientifici e tecnologici istituiti con la legislazione regionale.

Considerando l'obiettivo di incremento della competitività del sistema economico, inoltre, il Piano prevede azioni rivolte alla promozione della specializzazione produttiva e misure di integrazione degli insediamenti produttivi con il contesto territoriale in cui ricadono finalizzate alla valorizzazione delle risorse esistenti in un'ottica di compatibilità ambientale.

Riassumendo, gli obiettivi generali perseguiti dal PGT per quanto riguarda il supporto alle attività produttive possono essere così enunciati:

- prevedere un'adeguata offerta di opportunità localizzative per le imprese senza accrescere il consumo di suolo:
 - promuovendo il riordino e la riqualificazione delle aree già destinate ad attività produttive o dismesse, mediante azioni di rigenerazione in grado di garantire il raggiungimento di standard di elevata qualità urbanistica e ambientale;
 - incentivando la formazione di economie di agglomerazione e parchi tecnico-scientifici e contrastando la dispersione delle attività industriali;
 - pervenendo, tramite criteri di sostenibilità energetica e compatibilità paesaggistica, alla concentrazione e qualificazione delle nuove aree industriali e logistiche in modo da ottimizzare tempi e costi delle fasi produttive e, di conseguenza, ottenere vantaggi economici per le singole imprese;
- assicurare lo sviluppo e l'efficienza dei distretti e dei consorzi per lo sviluppo industriale, anche incentivando la diffusione delle certificazioni di ecogestione e *audit* delle imprese e dei territori interessati;
- consentire l'insediamento industriale nelle aree di interesse ambientale e paesaggistico, soltanto alle attività che risultino in grado di integrarsi con le risorse esistenti rispettando i principi di tutela naturalistica delle direttive comunitarie;
- incentivare la rilocalizzazione degli impianti industriali a rischio elevato di incidente e inquinamento o che presentino forti incompatibilità ambientali e paesaggistiche;
- promuovere la specializzazione e la complementarietà dei diversi sistemi territoriali in modo da rafforzarne la cooperazione e quindi la capacità competitiva;
- favorire la riaggregazione delle aree produttive localizzate all'interno dei centri abitati o disperse sul territorio, in particolare di quelle di ridotta dimensione ed estranee a tradizioni locali consolidate, in aree idonee (omogenee per tipologia di prodotto o di filiera) e adeguate sotto il profilo ambientale;
- privilegiare, in presenza di richieste di nuove zone industriali e di nuovi interventi infrastrutturali connessi, le aree caratterizzate da politiche ed azioni dirette al rafforzamento di centri e reti di servizi avanzati e finalizzati a favorire la crescita imprenditoriale;
- introdurre nelle aree a più alta densità e concentrazione industriale criteri selettivi che favoriscano l'attribuzione degli spazi disponibili alle imprese a minor impatto ambientale ed energetico e a più alto contenuto tecnologico;
- migliorare l'organizzazione delle infrastrutture logistiche e di comunicazione per permettere alle imprese di ridurre i costi legati alla mobilità delle merci;
- riconvertire ad altri usi le superfici industriali inutilizzate da tempo;

- programmare e localizzare strutture adeguate per la raccolta ed il trattamento dei rifiuti industriali all'interno delle zone produttive, in modo da facilitare il raggiungimento degli standard ambientali;

8.4.3. Azioni

Il progetto di territorio prevede un impegno specifico della Regione per sviluppare la competitività dei sistemi produttivi di rango regionale attraverso azioni di coordinamento tra gli strumenti di pianificazione di area vasta che coinvolgono diversi cluster produttivi.

Inoltre, l'attività della Regione si attuerà in coerenza con le previsioni degli strumenti di pianificazione degli Enti e dei Consorzi industriali e gli obiettivi del PGT e sarà finalizzata ad integrare gli interventi territoriali nei sistemi produttivi di rango regionale con lo sviluppo sostenibile dell'infrastruttura logistica e portuale e delle reti energetiche.

In particolare, le azioni si concretizzeranno nella costituzione di un Osservatorio territoriale regionale per il coordinamento delle politiche di sviluppo sostenibile dei sistemi produttivi, della rete energetica e logistica e per il monitoraggio del raggiungimento degli obiettivi definiti dal PGT.

Il PGT, quindi, oltre alla definizione dei *Clusters* di rango regionale e alla costituzione dell'Osservatorio territoriale sopra indicato, indica gli approfondimenti che gli strumenti di pianificazione di area vasta dovranno effettuare per concorrere al raggiungimento degli obiettivi prestabiliti.

Le azioni alle quali gli strumenti di pianificazione di area vasta sono tenuti dare risposte riguardano in primo luogo il completamento e la riqualificazione degli ambiti produttivi esistenti, attraverso la previsione di discipline che garantiscano la tutela del patrimonio ambientale e paesaggistico.

Il livello di saturazione e quindi le potenzialità ricettive, il grado di collocazione rispetto alle reti infrastrutturali, la capacità di sostenere il complesso insediativo rispetto al quadro urbanistico e ambientale definiscono il riferimento e il presupposto degli interventi regionali finalizzati allo sviluppo del sistema produttivo.

In un'ottica di incremento della competitività dei *clusters* di rango regionale gli strumenti di pianificazione dovranno prevedere:

- l'inserimento di funzioni complementari a quella produttiva (ricerca e sviluppo, servizi alle imprese e alle persone, attività terziarie ed espositive);
- la promozione di azioni dirette al miglioramento dei collegamenti infrastrutturali con le attività produttive dell'indotto specificamente individuate, oltre al riordino della viabilità con infrastrutture adeguate a servire gli insediamenti stessi;
- il riconoscimento, in coerenza con la pianificazione di settore, di adeguate aree destinate a ospitare impianti tecnologici per la produzione energetica e per il recupero e la riutilizzazione delle risorse impiegate durante il ciclo produttivo;
- l'individuazione di superfici edificabili da riservare alla rilocalizzazione delle attività produttive collocate impropriamente in ambiti residenziali o in zone incompatibili sotto il profilo paesaggistico-ambientale.

In particolare, le azioni principali devono tendere a:

- incentivare la riaggregazione delle attività economiche disperse sul territorio in aree omogenee per tipologia di prodotto o di filiera e fornite di strutture e servizi adeguati;

- riorganizzare la viabilità esistente, in fase di realizzazione o prevista dal Piano regionale delle infrastrutture, proponendo soltanto interventi limitati in funzione dei *Clusters* di rango regionale;
- identificare le aree produttive da sviluppare in sinergia e a supporto della piattaforma logistica intermodale transnazionale;
- favorire le agglomerazioni produttive energeticamente efficienti e potenziare i collegamenti delle reti di distribuzione energetica nei poli industriali e artigianali realizzando progetti di integrazione territoriale paesaggistica e ambientale;
- riordinare il territorio ed in particolare il sistema delle aree produttive attraverso gli strumenti di pianificazione di area vasta i quali devono indicare le zone esistenti da confermare, quelle da ampliare e quelle da destinare ad altri usi. Gli indirizzi da perseguire per la riorganizzazione delle aree produttive sono:
 - localizzazione per STL in modo da razionalizzare i servizi e soddisfare le esigenze dei diversi Comuni che compongono il sistema di area vasta;
 - collocazione in ambiti dotati di adeguate infrastrutture di accesso e collegamento alla rete viaria e informatica e preferibilmente contigui alle zone già destinate all'attività produttiva, prevedendo la realizzazione di servizi di mobilità collettiva a livello di STL per il collegamento dei punti nevralgici del sistema imprenditoriale;
 - definizione delle modalità di ripristino e di riuso delle aree industriali dismesse in modo da contribuire all'aumento qualitativo del territorio di riferimento;
 - determinazione del dimensionamento dei nuovi interventi in base al fabbisogno riscontrato a livello di STL e del grado di saturazione delle aree industriali esistenti;
 - promozione della sostenibilità delle nuove previsioni in relazione al contesto insediativo e urbanistico, agli effetti ambientali, alla compatibilità paesaggistica, al grado di accessibilità ed alle connessioni con il sistema dei trasporti;
 - indicazione delle soglie dimensionali massime d'impermeabilizzazione dei suoli e dei relativi interventi di mitigazione ambientale;
 - previsione di incentivi per l'insediamento di attività caratterizzate dalla produzione di energia da fonti rinnovabili e da processi di riduzione delle emissioni inquinanti.

9. Appendice

Tab. A.1: Indicatori raccolti ai fini dell'analisi territoriale suddivisi per tematismi e sottoclassi M²

Tematismo	Classe	Indicatore	Fonte	Unità territoriale	Unità di misura	Periodo di riferimento
Sodoculturalità	Struttura demografica	Superficie	ISTAT	Comune	Km ²	2010
		Popolazione residente	DEMO ISTAT	Comune	Num.	2010
		Densità abitativa	DEMO ISTAT	Comune	Abitanti/Km ²	2010
		Popolazione Straniera	DEMO ISTAT	Comune	% su residenti	2010
		Famiglie residenti	DEMO ISTAT	Comune	Num.	2010
		Indice di vecchiaia	DEMO ISTAT	Comune	Pop >65/ Pop <14	2010
		Tasso di crescita naturale	DEMO ISTAT	Comune	Differenza tra tasso di natalità e tasso di mortalità	2010
		Indice di dipendenza totale	DEMO ISTAT	Comune	Pop non attiva/ Pop attiva	2010
		Speranza di vita alla nascita	DEMO ISTAT	Media dato provinciale	Anni	2008
		Tasso occupazione	ISTAT	Media dato provinciale	Occupati/ Popolazione	2009
		Tasso disoccupazione	ISTAT	Media dato provinciale	Persone in cerca di lavoro/ Forza lavoro	2009
		Tasso occupazione femminile	ISTAT	Media dato provinciale	Occupati F / Popolazione F	2009
		Forme associative	Comunità montane	RAFGV Autonomie locali	Comune	Si/No
	Associazioni intercomunali		RAFGV Autonomie locali	Comune	Si/No	2011
	Unioni di comuni		RAFGV Autonomie locali	Comune	Si/No	2011
	Consorzi di comuni		RAFGV Autonomie locali	Comune	Si/No	2011
	ATO		RAFGV Autonomie locali	Comune	Si/No	2011
	ATER		RAFGV Autonomie locali	Comune	Si/No	2011
	Sanità	Istituti di cura pubblici	Atlante servizi sanitari 2011	Comune localizzazione / ASL	Num. e posti letto	2010
		Istituti di cura privati	Atlante servizi sanitari 2011	Comune localizzazione / ASL	Num. e posti letto	2010
		Farmacie	ASL	Comune	Num.	2010
		RSA	Atlante servizi sanitari 2011	Comune	Num. e posti letto	2010
		Centri diurni	Atlante servizi sanitari 2011	Comune	Num.	2010
		Residenze anziani	Atlante servizi sanitari 2011	Comune	Num.	2010
		Sedi continuità assistenziale (ex guardia medica)	Atlante servizi sanitari 2011	Comune	Num.	2010
		Medici generici	Atlante servizi sanitari 2011	Media dato per ASL	Num.	2009
		Assistenza domiciliare infermieristica	Regione in cifre 2011, Sistema Informativo Sanitario Regionale	Media dato per ASL	Copertura %	2010
		Assistenza domiciliare riabilitativa	Regione in cifre 2011, Sistema Informativo Sanitario Regionale	Media dato per ASL	Copertura %	2010
		Screening per la diagnosi precoce del tumore al seno	Regione in cifre 2011, Sistema Informativo Sanitario Regionale	Media dato per ASL	Copertura % su popolazione obiettivo	2010
	Screening per la diagnosi precoce del cervicocarcinoma	Regione in cifre 2011, Sistema Informativo Sanitario Regionale	Media dato per ASL	Copertura % su popolazione obiettivo	2010	
	Consultori	Ministero della Salute	Comune	Num.	2011	

	Donne sindaco	Comuni	Comune	%	2011	
	Donne assessori	Comuni	Comune	%	2011	
	Donne consiglieri	Comuni	Comune	%	2011	
Partecipazione politica	Associazioni di volontariato	Registro RAFVG Solidale	Comune	Num.	2011	
	Associazioni di promozione sociale	Registro RAFVG Solidale	Comune	Num.	2011	
	Affluenza alle urne politiche 13.04.2008	Ministero dell'Interno	Comune	% media su aventi diritto votazioni camera e senato	2008	
Servizi al cittadino	Poste	Poste S.P.A.	Comune	Num.	2011	
	Sportelli bancari	ABI	Comune	Num.	2011	
Istruzione	Circolo didattico	Ufficio Scolastico Regionale FVG	Comune	Num.	a.s. 2010/2011	
	Istituto Comprensivo	Ufficio Scolastico Regionale FVG	Comune	Num.	a.s. 2010/2011	
	Istituto Secondario 1° grado	Ufficio Scolastico Regionale FVG	Comune	Num.	a.s. 2010/2011	
	Istituto Secondario 2° grado	Ufficio Scolastico Regionale FVG	Comune	Num.	a.s. 2010/2011	
	Totale allievi	Ufficio Scolastico Regionale FVG	Comune	Num.	a.s. 2010/2011	
	Allievi per Istituzione INFANZIA	Ufficio Scolastico Regionale FVG	Comune	Num.	a.s. 2010/2011	
	Allievi per Istituzione PRIMARIA	Ufficio Scolastico Regionale FVG	Comune	Num.	a.s. 2010/2011	
	Allievi per Istituzione 1° GRADO	Ufficio Scolastico Regionale FVG	Comune	Num.	a.s. 2010/2011	
	Allievi per Istituzione 2° GRADO	Ufficio Scolastico Regionale FVG	Comune	Num.	a.s. 2010/2011	
Università e ricerca	Sedi universitarie	MIUR	Comune sede universitaria	Si/No	a.a. 2009/2010	
	Facoltà	MIUR	Comune sede universitaria	Num.	a.a. 2009/2010	
	Iscritti FVG	MIUR	Comune sede universitaria	Num.	a.a. 2009/2010	
	Iscritti altre regioni	MIUR	Comune sede universitaria	Num.	a.a. 2009/2010	
	Iscritti stranieri	MIUR	Comune sede universitaria	Num.	a.a. 2009/2010	
	Ecellenze tecnologiche, storiche e culturali	RAFVG Istruzione, Università, Ricerca	Comune	Num.	2011	
	Istituti di ricerca	Comitato regionale enti di ricerca	Comune	Num.	2011	
	Biblioteche	Istituto centrale per il catalogo unico delle biblioteche italiane - ICCU	Comune	Num.	2011	
Cultura e tempo libero	Teatri	ERT FVG	Comune	Num.	2011	
	Archivi di stato	Soprintendenza archivistica	Comune	Si/No	2011	
	Musei	Musei FVG	Comune	Num.	2011	
	Castelli	Consorzio per la salvaguardia dei castelli del Friuli Venezia Giulia	Comune	Num.	2011	
	Cinema	Stampa locale	Comune	Num.	2011	
	Impianti sportivi	RAFVG Sport	Comune	Num.	2011	
	Impianti sciistici di discesa	RAFVG Turismo	Comune	Km	2011	
	Impianti balneari	RAFVG Turismo	Comune	Num.	2011	
	Identità storico - linguistica	RAFVG Comunità linguistiche regionali	Comune	Si/No	2010	
	RAFVG Comunità linguistiche regionali	Comune	Si/No	2010		
	RAFVG Comunità linguistiche regionali	Comune	Si/No	2010		
	Luoghi di culto religioni minoritarie	Comuni	Comune	Num.	2011	
Mobilità	Veicoli circolanti	Parco veicolare per comune	ACI	Comune	Num.	2010
		Incidenti stradali	RAFVG Infrastrutture	Comune	Num.	2008-2009-2010
		Morti in incidenti stradali	RAFVG Infrastrutture	Comune	Num.	2008-2009-2010
		Feriti in incidenti stradali	RAFVG Infrastrutture	Comune	Num.	2008-2009-2010
	Pendolarismo	Flussi traffico privato leggero e pesante ora di punta	RAFVG Infrastrutture	Comune	Veicoli*Km (A/SS/SR/SP)	2005
		Flusso mobilità sistemática interna al comune	ISTAT	Comune	Persone/giorno/mezzo privato che si muovono per motivi di scuola/lavoro all'interno del comune	2001
		Flusso mobilità sistemática mezzo privato originato/destinato tra comuni	ISTAT	Comune Origine/Destinazione	Persone/giorno/mezzo privato in partenza per motivi di scuola/lavoro	2001
		Flusso mobilità sistemática bus extraurbano originato/destinato tra comuni	ISTAT	Comune Origine/Destinazione	Persone/giorno/bus extraurbano in partenza per motivi di scuola/lavoro	2001
		Flusso mobilità sistemática ferrovia originato/destinato tra comuni	ISTAT	Comune Origine/Destinazione	Persone/giorno/ferrovia in partenza per motivi di scuola/lavoro	2001
		Spostamenti totali giornalieri su mezzo privato auto	RAFVG Infrastrutture	Comune Origine/Destinazione	Persone	2005
		Spostamenti totali giornalieri su mezzo privato pesante	RAFVG Infrastrutture	Comune Origine/Destinazione	Persone	2005
		Spostamenti totali giornalieri su ferrovia	RAFVG Infrastrutture	Comune Origine/Destinazione	Persone	2010
		Spostamenti totali giornalieri su bus extraurbano	RAFVG Infrastrutture	Comune Origine/Destinazione	Persone	2010

		Spostamenti ora di punta su mezzo privato auto	RAFGV Infrastrutture	Comune Origine/Destinazione	Persone	2005
		Spostamenti ora di punta su mezzo privato pesante	RAFGV Infrastrutture	Comune Origine/Destinazione	Persone	2005
Infrastrutture		Accessibilità totale (tempi)	RAFGV Infrastrutture	Comune	Somma tempi necessari a ciascun comune per raggiungere tutti gli altri a rete scarica (minuti)	2011
		Accessibilità totale (impedenza)	RAFGV Infrastrutture	Comune	Somma tempi e coefficiente dei costi necessari a ciascun comune per raggiungere tutti gli altri a rete scarica (minuti)	2011
		Accessibilità autostradale	RAFGV Infrastrutture	Comune	Tempo di accesso al casello più vicino	
		Accessibilità ferroviaria	RAFGV Infrastrutture	Comune	Tempo di accesso alla stazione ferroviaria più vicina ponderato per il numero di corse giornaliere offerte	
		Accessibilità aeroportuale	RAFGV Infrastrutture	Comune	Tempo di accesso all'aeroporto più vicino pesata per il numero di voli offerti	
		Accessibilità aeroportuale internazionale	RAFGV Infrastrutture	Comune	Tempo di accesso all'aeroporto internazionale più vicino pesata per il numero di voli offerti	
		Autostrade	RAFGV Infrastrutture	Comune	Km	2011
		Strade statali/regionali	RAFGV Infrastrutture	Comune	Km	2011
		Strade provinciali	RAFGV Infrastrutture	Comune	Km	2011
		Piste ciclabili	RAFGV Infrastrutture	Comune	Km	2011
		Centri intermodali (interporti/autoporti)	RAFGV Infrastrutture	Comune	Si/No	2011
		Porti turistici	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Si/No	2011
		Porti commerciali	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Si/No	2011
		Consorzi di bonifica	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Ettari	2006
		Oleodotti	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Km	2006
		Elettrodotti	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Km	2006
		Gasdotti	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Km	2006
		Copertura banda larga	Ministero Sviluppo Economico	Comune	% digital divide	2011
		Impianti emittenti telefonia	ARPA FVG	Comune	Num.	2011
		Impianti emittenti televisivi	ARPA FVG	Comune	Num.	2011
	Impianti emittenti radiofonici	ARPA FVG	Comune	Num.	2011	
Attività Produttive	Agricoltura	Imprese attive	ISTAT Censimento Agricoltura	Comune	Num.	2010
		Valore aggiunto	Istituto Tagliacarne	Comune	EUR	2008
		Superficie agricola utilizzata	ISTAT Censimento Agricoltura	Comune	Ettari	2010
		Superficie agricola totale	ISTAT Censimento Agricoltura	Comune	Ettari	2010
	Industria	Imprese attive	ISTAT ASIA	Comune	Num.	2009
		Occupati nel settore	ISTAT ASIA	Comune	Num.	2009
		Valore aggiunto	Tagliacarne	Comune	EUR	2008
	Servizi	Imprese attive	ISTAT ASIA	Comune	Num.	2009
		Occupati nel settore	ISTAT ASIA	Comune	Num.	2009
		Valore aggiunto	Istituto Tagliacarne	Comune	EUR	2008
	Settori di specializzazione produttiva	1 settore	ISTAT ASIA	Comune	Num imprese e/o addetti sul totale	2009
		2 settore	ISTAT ASIA	Comune	Num imprese e/o addetti sul totale	2009
		3 settore	ISTAT ASIA	Comune	Num imprese e/o addetti sul totale	2009
		Valore aggiunto p.c.	Istituto Tagliacarne	Comune	EUR	2008
		Turismo	Strutture ricettive	RAFGV Turismo	Comune	Num.
	Posti letto		RAFGV Turismo	Comune	Num.	2010
	Arrivi		RAFGV Turismo	Comune	Num.	2010
	Presenze		RAFGV Turismo	Comune	Num.	2010
	Arrivi stranieri		RAFGV Turismo	Comune	Num.	2010
	Presenze stranieri		RAFGV Turismo	Comune	Num.	2010
	Permanenza media		RAFGV Turismo	Comune	Numero notti	2010
	Tasso di turisticità per comune		RAFGV Turismo	Comune	Num. Turisti/100mila Abitanti	2010
	Indice di funzione turistica		RAFGV Turismo	Comune	Posti letto turisti/ Residenti	2010
	Indice di densità ricettiva		RAFGV Turismo	Comune	Rapporto tra posti letto e superficie del territorio	2010
	Aziende agrituristiche per comune		RAFGV Turismo	Comune	Num.	2010
	Cantine aperte alla visita		RAFGV Turismo	Comune	Num.	2010
	Forme di aggregazione territoriale		Distretti industriali	RAFGV Attività produttive	Comune	Si/No
Consorzi per lo sviluppo industriale Lr. 3/1999		RAFGV Attività produttive	Comune	Si/No	2011	
GAL Sviluppo rurale		RAFGV Attività produttive	Comune	Si/No	2011	
Progetti integrati territoriali (PIT)		RAFGV Agricoltura	Comune	Si/No	2011	
Progetti integrati di filiera (PIF)		RAFGV Agricoltura	Comune	Si/No	2011	

Capacità finanziaria PA	Trasferimenti dalla Regione	RAFGV Finanza Locale	Comune	EUR	2009-2010-2011
	Indice di autonomia finanziaria	RAFGV Finanza Locale	Comune	Entrate trib.+ Entrate non trib. / Entrate correnti	2009
	Indice di rigidità strutturale	RAFGV Finanza Locale	Comune	Spese rigide + interessi passivi + ammortamento mutui / Entrate correnti	2009
Unità tipologiche del paesaggio	Fascia alpina	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Ettari	2008
	Fascia prealpina	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Ettari	2008
	Fascia collinare	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Ettari	2008
	Alta pianura	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Ettari	2008
	Bassa pianura	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Ettari	2008
	Carso e costiera	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Ettari	2008
	Costa	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Ettari	2008
Suolo vincolato	Comuni oltre 1600 m s.l.m.	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	M ²	2006
	Vincolo ambiti paesaggistici (D. Lgs. 42/2004)	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Si/No	2006
	Monumenti naturali	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Si/No	2006
	Siti Grande Guerra	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Si/No	2006
	Aree archeologiche da decreto nazionale	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Si/No	2006
	Aree archeologiche di interesse paesaggistico (L. Reg.)	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Si/No	2006
	Aree archeologiche singole	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Si/No	2006
Use del suolo	Siti archeologici plurimi	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Si/No	2006
	Costruito	Corine Land Cover	Comune	M ² e % Sup comune	2006
	Residenze e servizi	Corine Land Cover	Comune	M ² e % Sup comune	2006
	Industriale e commerciale	Corine Land Cover	Comune	M ² e % Sup comune	2006
	Culture agrarie	Corine Land Cover	Comune	M ²	2006
	Seminativi	Corine Land Cover	Comune	M ²	2006
	Sistemi colturali	Corine Land Cover	Comune	M ²	2006
Ambiti territoriali	Vigneti	Corine Land Cover	Comune	M ²	2006
	Superficie in ZPS	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	M ²	2008
	Superficie in SIC	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	M ²	2008
	Superficie in Parchi	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	M ²	2008
	Superficie in Riserve	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	M ²	2008
	Superficie in zona umida	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	M ²	2008
Classe Ecologica	Area Boscata	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	M ²	2008
	Sensibilità ecologica	Carta Natura	Comune	M ² classe (1-4)	2008
	Pressione antropica	Carta Natura	Comune	M ² classe (1-4)	2008
	Fragilità ambientale	Carta Natura	Comune	M ² classe (1-4)	2008
Degradazione e pericolosità	Valore ecologico	Carta Natura	Comune	M ² classe (1-4)	2008
	Sismicità	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	Classe (1-4)	2006
	Eventi franosi	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	M ²	2006
	Aree compromesse da incendi	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	M ²	2010
	Discariche	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	M ²	2006
Scenario di riferimento ambientale	Aree militari	RAFGV Pianificazione territoriale	Comune	M ²	2008
	Siti inquinati di rilevanza nazionale	SIQUI RAFVG	Comune	Num.	2010
	Siti inquinati	SIQUI RAFVG	Comune	Num.	2010
	Rifiuti solidi urbani totale	ARPA FVG	Comune	t/anno	2010
	Rifiuti solidi urbani indifferenziati	ARPA FVG	Comune	t/anno	2010
	Rifiuti solidi urbani p.c.	ARPA FVG	Comune	Kg p.c.	2010
	Raccolta differenziata RSU	ARPA FVG	Comune	%/anno	2010
	Rifiuti apparecchiature elettriche ed elettroniche	ARPA FVG	Comune	Kg p.c.	2010
	Emissioni metano	INEMAR ARPA FVG	Comune	t/anno	2007
	Emissioni monossido carbonio	INEMAR ARPA FVG	Comune	t/anno	2007
	Emissioni biossido carbonio	INEMAR ARPA FVG	Comune	Kt/anno	2007
	Emissioni composti organici volatili non metanici	INEMAR ARPA FVG	Comune	t/anno	2007
	Emissioni diossine	INEMAR ARPA FVG	Comune	Mg/anno	2007
	Emissioni protossido azoto	INEMAR ARPA FVG	Comune	t/anno	2007
	Emissioni ammoniacale	INEMAR ARPA FVG	Comune	t/anno	2007
	Emissioni ossido azoto	INEMAR ARPA FVG	Comune	t/anno	2007
	Emissioni PM10	INEMAR ARPA FVG	Comune	t/anno	2007
	Emissioni PM2,5	INEMAR ARPA FVG	Comune	t/anno	2007
	Emissioni polveri totali sospese	INEMAR ARPA FVG	Comune	t/anno	2007
	Emissioni anidride solforosa	INEMAR ARPA FVG	Comune	t/anno	2007
Radiazioni ionizzanti	ARPA FVG	Comune	Probabilità di superare 200 Bq/m ³	2007	
Radiazioni ionizzanti	ARPA FVG	Campione	Bq/m ³ indoor	2007	
Qualità acque superficiali interne	ARPA FVG	Corpi idrici superficiali	Giudizio sulla base della presenza di macroinvertebrati	2007	

	Concentrazione nitrati corpi idrici superficiali	ARPA FVG	Corpi idrici superficiali	Valore medio nitrati (mg/l)	2007
	Concentrazione nitrati corpi idrici sotterranei	ARPA FVG	Corpi idrici sotterranei	Valore medio nitrati (mg/l)	2007
	Concentrazione nitrati acquedotti	ARPA FVG	Comune	Valore medio nitrati (mg/l)	2007
	Zone vulnerabili nitrati di origine agricola	ERSA FVG	Comune	Num.	2008
	Aziende rientranti nella procedura di Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA)	ARPA FVG	Comune	Num.	2011
	Aziende sottoposte a normativa Rischio di Incidente Rilevante (RIR) Dgls 334/99 FVG	ARPA FVG	Comune	Num.	2011
	Certificazioni ISO 14001	ARPA FVG	Comune	Num.	2011
	Registrazioni EMAS	ARPA FVG	Comune	Num.	2011
Risorse Idriche	Fiumi	IRDAT	Comune	M	2000
	Laghi	IRDAT	Comune	M ²	2010
	Sorgenti	IRDAT	Comune	Num.	2010
	Pozzi	RAFGV Idraulica	Comune	Num.	2010
	Abitazioni fornite da acquedotto e altre fonti	ISTAT	Comune	Num. e %	2001
Energie Rinnovabili	Impianti fotovoltaici	GSE	Comune	Num.	2011
	Impianti fotovoltaici	GSE	Comune	Potenza (Kw)	2011

10. Riferimenti

Bibliografia:

AAVV, "Pan-European Ecological Network (PEEN)", Osservatorio Città Sostenibili Politecnico di Torino, Working paper, R04, (2008).

AAVV, "Primo rapporto 2009", Osservatorio nazionale dei consumi di suolo, 2009.

AAVV, "Smart Grid: i primi progetti pilota in Italia". Politecnico di Milano, 2011.

AEEG, "Relazione annuale sullo stato dei servizi e sull'attività svolta", Roma, 6 luglio 2011.

AAVV, "Analisi del fallimento di mercato nei distretti e consorzi industriali del Friuli Venezia Giulia", Rapporto finale Marzo 2010, Between Insiel, Allegato alla Bozza di Piano per la realizzazione, il completamento e lo sviluppo della Rete Pubblica Regionale per la banda larga (PBL).

Anja S., Hubert M., and Rousseeuw P., "Integrating robust clustering techniques in s-plus", Computational Statistics & Data Analysis, 26(1), 1997.

APAT - Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici – INU Istituto Nazionale di Urbanistica, "Manuali e linee guida", 2003.

Cliff Hague, "Urban containment: European experience of planning for the compact city", in Gerrit-J Knaap, Huibert Haccou, Kelly J. Clifton, John W. Frece, (ed.) Incentives, Regulations and Plans: The roles of states and nation states in smart growth planning, Cheltenham (UK) and Northampton (USA) 2007.

Commission of the European Communities, "European Spatial Development Perspective: Towards Balanced and Sustainable development of the Territory of the EU", Office for the Official Publications for the European Communities, Luxembourg, 1999.

Commissione Europea, "Europa 2020 – Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva", Comunicazione della Commissione, Bruxelles, 3.3.2010.

Commissione Europea, "La nostra assicurazione sulla vita, il nostro capitale naturale: strategia dell'UE sulla biodiversità fino al 2020", Comunicazione della Commissione, Bruxelles, 3.5.2011.

Commissione Europea, "Proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)", 9.10.2011.

Commissione Europea, "Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SSSE)", Postdam, maggio 1999.

Commissione Europea, "Tabella di marcia verso uno spazio europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", Libro bianco, Bruxelles, 28.3.2011.

Dieter Apel, M. Lehmbruck, Tim Pharoah, J., et. al., Kompakt, mobil, urban: Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich, Deutsches Institut für Urbanistik (difu), Berlin 1997. Translated by and quoted in Jan Scheurer, Urban Ecology: Innovations in Housing Policy and the Future of Cities: Towards sustainability in neighbourhood communities, PhD Thesis at Murdoch University, Perth 2001.

Disegno di legge "Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani" – N. 2472-B -Approvato al Senato Giovedì 28 Marzo 2012

European Commission, "Regional Policy Contributing to Sustainable Growth in Europe", Communication from the Commission, Brussels, 26.1.2011.

European Commission, "Territorial Agenda of the European Union 2020. Towards an Inclusive, Smart and Sustainable Europe of Diverse Regions", may 2011.

European Commission, "The CAP towards 2020: Meeting the food, natural resources and territorial challenges of the future", Communication from the Commission, Brussels, 18.11.2010.

European Commission, "Green Paper on the Urban Environment", Brussels 1990.

European Environment Agency, "Urban Sprawl in Europe: The ignored challenge", EAA Report, n. 10, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg 2006.

European Technology Platform SmartGrids, "SmartGrids SRA 2035", march 2012.

Fabbro S., Mesolella A., "Piattaforme territoriali strategiche. Esiti e prospettive INU", Luglio 2010.

Gelman A., Carlin J., Stern H. and Rubin D., "Bayesian Data Analysis", 2004.

Girardi D., Toschi D., "Pordenone Verso il 2020", Quaderni FNE, Collana Ricerche, n. 65, CCIAA di Pordenone, ottobre 2011,

Gower J., "A general coefficient of similarity and some of its properties". Biometrics, 27(4), 1971.

Handcock M., Raftery A., Tantrum J., "Model-based clustering for social networks", Journal of the Royal Statistical Society: Series A (Statistics in Society), 170(2), 2007.

IRES FVG , "Lo sviluppo locale in Friuli Venezia Giulia. Riflessioni sul territorio", Osservatorio sulle trasformazioni economiche e sociali del Friuli Venezia Giulia, settembre 2011.

IRPET, "Qualità e innovazione urbana come fattore di competitività regionale", Rapporto sul territorio, Firenze, 2012.

IRPET, "Urbanizzazione e reti di città in Toscana", Rapporto sul territorio, Firenze, 2011.

Kaufman L., Rousseeuw P., "Finding Groups in Data: An Introduction to Cluster Analysis", Wiley-Interscience, March 2005.

Krivitsky P., Handcock M., Raftery A., and Hoff P., "Representing degree distributions, clustering, and homophily in social networks with latent cluster random effects models", *Social Networks*, 31(3), 2009.

Marini D., Oliva S., Bergamasco C. et. al., "Identità, infrastrutture, integrazione e innovazione", Rilevazione promossa dalla Provincia di Trieste, gennaio 2011

Ministero dell'Economia e delle Finanze, "Programma di riforma nazionale", Documento di Economia e Finanza, 18 aprile 2012.

Ministero dello Sviluppo Economico, Dipartimento per l'Impresa e l'Internazionalizzazione, "Filieri produttive e territori. Prime analisi", Roma, giugno 2012.

Monti M., Tamayo P., Mesirov J. and Golub T., "Consensus clustering: A resampling-based method for class discovery and visualization of gene expression microarray data", *Machine Learning*, 52, 2003.

Oliva S., "Ripartire dall'innovazione: un nuovo modo di fare industria, servizi, turismo e portualità. Trieste oltre Trieste", *Quaderni FNE, Collana Ricerche*, n. 64, settembre 2011.

Oliva S., Marini D. (a cura di), "La congiuntura delle imprese agroindustriali del nord est. Consuntivo 2011 e previsioni primo Trimestre 2012", *Quaderni Fondazione NordEst, Collana Osservatori*, n. 146, dicembre 2011.

Plummer M., "Jags: A program for analysis of bayesian graphical models using gibbs sampling", 2003.

Progetto ESPON, "New Evidence on Smart, Sustainable and Inclusive Territories", First Espon Synthesis Report, Luxembourg, 2010.

Progetto F.A.T.E. - From Army To Entrepreneurship, "Context Analysis", 2008.

Progetto MICOTRA, Interreg IV Italia-Austria, 2007-2013, Cooperazione territoriale europea.

Progetto TRANSLAND, Interreg III A Italia-Slovenia, 2000-2006, Sviluppo sostenibile del territorio transfrontaliero.

Progetto TRANSPLAN, Interreg III A/Phare CBC Italia-Slovenia, 2000-2006, Pianificazione territoriale transfrontaliera congiunta.

Progetto ULYSSES, Espon-UE 2010-2012, Regioni transfrontaliere policentriche.

Programma ADRIA A Italia-Slovenia, 2007-2013, Cooperazione Transfrontaliera.

Provincia di Pordenone, "Le dinamiche del comparto residenziale", Osservatorio sulle politiche abitative, ottobre 2011.

R Development Core Team, "R: A Language and Environment for Statistical Computing", R Foundation for Statistical Computing, Vienna, Austria, 2011.

RAFVG - Direzione centrale cultura, sport, relazioni internazionali e comunitarie, "Investire nell'Europa del 2020: la nuova strategia e le politiche di sviluppo futuro dell'Ue", Dossier tecnico, dicembre 2010.

RAFVG - Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici, Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica e Rapporto ambientale approvato con DPR n. 300, 16.12.2011.

RAFVG - Servizio statistica, "La localizzazione delle attività produttive in FVG - Archivio Asia 2008", 2009.

RAFVG - Servizio Statistica, "Regione in cifre 2011", dicembre 2011.

RAFVG - Servizio Statistica, "Scenari", settembre 2010.

RAFVG, "Programma attuativo regionale (PAR FAS) 2007-2013", settembre 2010.

RAFVG, "Programma di Sviluppo Rurale 2007-2013", marzo 2007.

RAFVG, "Programma operativo regionale Fesr 2007-2013, Obiettivo competitività regionale e occupazionale", dicembre 2007.

RAFVG, "Relazione economica del Friuli Venezia Giulia", Luglio 2011

RAFVG, "Relazione politico programmatica 2012-2014", testo coordinato con la legge finanziaria approvata dal consiglio regionale nella seduta del 20 dicembre 2011.

RAFVG, "Relazione politico-programmatica 2011-2013", testo approvato dal Consiglio Regionale nella seduta del 17 dicembre 2010.

Servizio studi e ricerche Banca d'Italia, "L'economia italiana nel 2010: un'analisi per macroarea", Pordenone, giugno 2011.

Servizio studi e ricerche Banca d'Italia, "L'evoluzione dell'economia regionale in Friuli Venezia Giulia", Presentazione del Rapporto, Udine, 16 novembre 2011.

Servizio studi e ricerche Banca d'Italia, "L'economia del Friuli Venezia Giulia. Aggiornamento congiunturale", Trieste novembre 2011.

Servizio studi e ricerche Intesa San Paolo, "L'apertura internazione delle imprese italiane", settembre 2011.

Servizio studi e ricerche Intesa San Paolo, "Monitor dei distretti", settembre 2011.

Simpson T., Douglas J., Jarman A., "Merged consensus clustering to assess and improve class discovery with microarray data", BMC Bioinformatics, 11(1), 2010.

Sitografia:

Unione Europea

www.ec.europa.eu

www.eur-lex.europa.eu

www.espon.eu

www.eu-territorial-agenda.eu

www.eurolocaldevelopment.org

www.politicheeuropee.it

Enti locali

www.regione.fvg.it

www.provincia.trieste.it

www.provincia.udine.it

www.provincia.gorizia.it

www.provincia.pordenone.it

www.provincia.mi.it

www.paesaggio.regione.puglia.it

www.ambiente.regione.marche.it

www.territorio.regione.emilia-romagna.it

www.regione.piemonte.it

www.comune.venezia.it

Centri studi

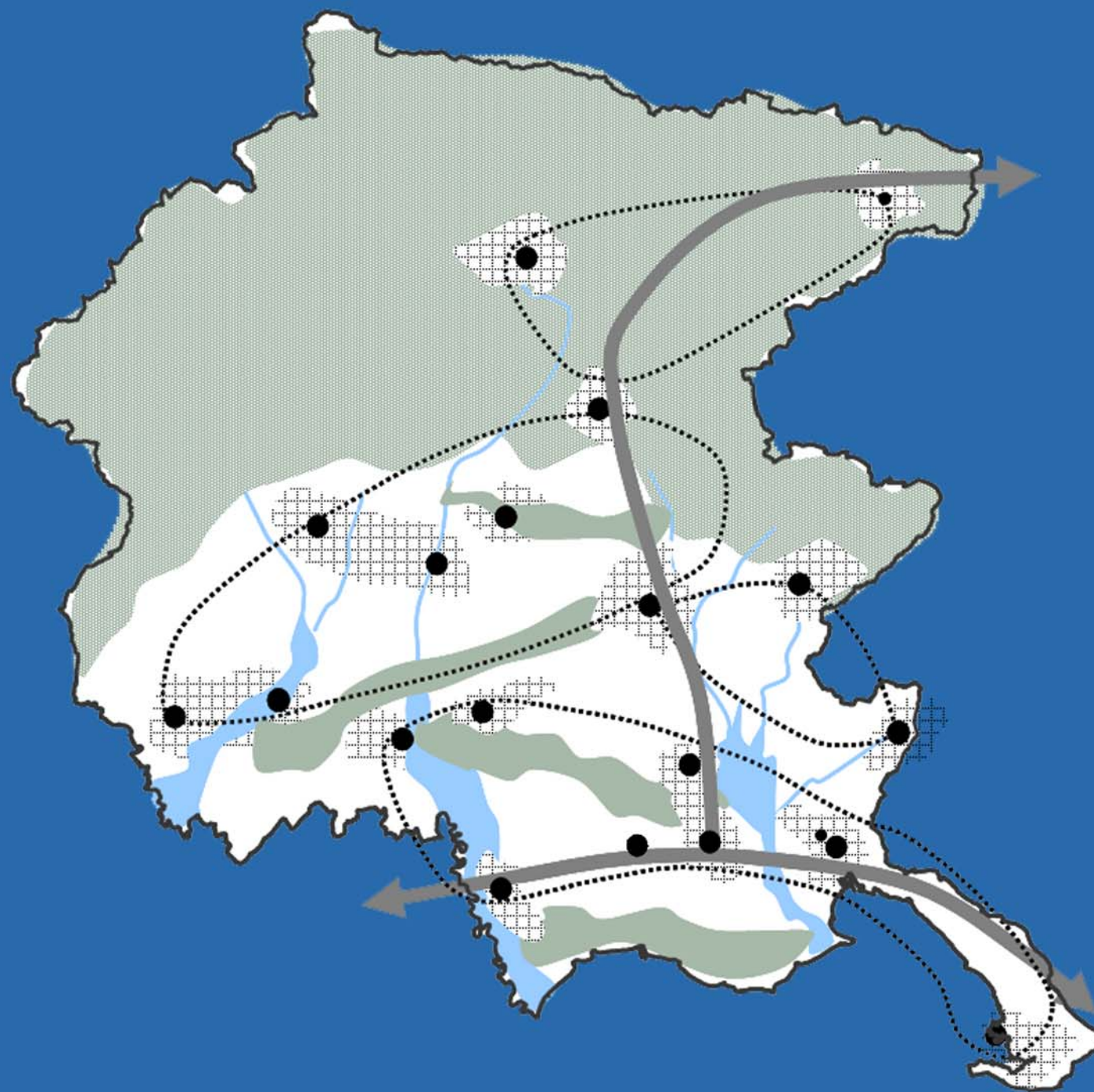
www.bancaditalia.it

www.istat.it

www.intesasanpaolo.dom

www.iresfvg.org

www.irpet.it



schede conoscitive dei

SISTEMI TERRITORIALI LOCALI



Dalle reti urbane funzionali alla “Piattaforma Territoriale”

Le presenti schede riportano i contenuti di identità territoriali presenti in ogni STL, ovvero i patrimoni collettivi e i beni stabili che identificano funzioni consolidate (le componenti territoriali) in ambito naturalistico, storico-culturale, paesaggistico, delle infrastrutture e delle eccellenze produttive, interpretate per ruoli e livelli gerarchici. I valori si riferiscono ai contesti territoriali che emergono per la presenza di interrelazioni tra ambiente, storia ed economia e per le qualità dei luoghi altamente rappresentativi del panorama del territorio regionale e costituiscono le fondamenta della Carta dei Valori.

L'obiettivo del PGT è quello di proiettare la Regione FVG nello spazio europeo come soggetto autonomo capace di sviluppare relazioni internazionali ed offrire scenari di espansione e di sviluppo ai sistemi territoriali locali, partendo dal concetto di coesione territoriale, dalla scala più estesa, cioè europea, fino a focalizzare quella locale dell'area vasta.

La coesione è rappresentata dalla capacità di realizzare un sistema integrato tra le reti che compongono il sistema territoriale nel suo complesso: il sistema degli insediamenti, quello delle infrastrutture e quello dell'ambiente agricolo e naturale cercando di creare, tra questi, un equilibrio sostenibile.

Le città sono i motori dello sviluppo, la forza propulsiva che con la diversità e le identità dei centri urbani crea la crescita sociale ed economica del territorio.

Per originare tale sviluppo, però, è necessario migliorare l'accessibilità e l'integrazione dei territori a livello europeo, promuovendone complementarietà e sinergie, ma preservandone la qualità e la diversità come valori fondanti.

Il sistema è composto dalla rete policentrica dei luoghi e dalle relative relazioni rappresentate dai flussi quindi l'importanza di un polo non è data solo dalla sua grandezza, ma anche dalla sua capacità di essere nodo di più reti funzionali.

La nuova impostazione del sistema policentrico regionale non si fonda solamente sulla tradizionale logica gerarchica, ma dipende anche dalle reti urbane e territoriali.

La logica delle reti, infatti, offre nuove prospettive di sviluppo ai territori ed ai singoli poli che appartengono a diverse reti territoriali.

Il Piano attribuisce alle reti del sistema insediativo e trasportistico la funzione ordinatrice della “piattaforma territoriale regionale”, con le sue caratteristiche di accessibilità e funzionamento dei poli, mentre l'individuazione della rete ecologico ambientale assicura il riconoscimento delle caratteristiche fisiche di base del territorio.

La “piattaforma di sviluppo euroregionale sostenibile” diviene il quadro di riferimento dello sviluppo regionale e viene attuata attraverso le strategie e le azioni del PGT che sono orientate a:

- creare un sistema policentrico strutturato che definisca in modo chiaro la gerarchia delle funzioni degli insediamenti e un'equa ed efficiente distribuzione dei servizi sul territorio. Questa politica strategica deve arginare l'espansione orizzontale delle città e contenere la crescita degli insediamenti, in particolare nella fascia intermedia del territorio regionale, in modo da rendere maggiormente efficiente la struttura insediativa e infrastrutturale e ridurre la congestione e l'inquinamento derivanti dall'aumento della mobilità. La razionale distribuzione delle funzioni, dei servizi e delle infrastrutture deve inoltre permettere di frenare il consumo di suolo. La base di questo processo è mettere in relazione in modo equilibrato i tre principali sistemi territoriali: il sistema naturale, il sistema degli insediamenti e quello delle infrastrutture. Solo con il rispetto del territorio e delle sue risorse, infatti, si riuscirà a porre il sistema antropico in una giusta relazione con il sistema naturalistico-ambientale.

- sviluppare la rete materiale ed immateriale delle infrastrutture di trasporto in modo da rendere maggiormente efficienti i collegamenti tra gli snodi del sistema policentrico e permettere una razionale distribuzione delle funzioni sul territorio. Recependo il Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica (PRITMML), il PGT limita la costruzione di nuove infrastrutture e mira ad accrescere l'accessibilità dei luoghi attraverso una migliore distribuzione ed integrazione dei mezzi di trasporto. Il Piano, inoltre, prevede un sistema integrato delle infrastrutture in cui si privilegia lo sviluppo del trasporto su ferro, cercando di renderlo più accessibile a tutti i cittadini della regione. L'obiettivo è quello di indirizzare la pianificazione delle trasformazioni urbane verso un modello compatto, più funzionale ed efficiente da un punto di vista trasportistico ed energetico, cercando di collegare al meglio le reti e rafforzando le infrastrutture esistenti.

- riconoscere la rete ecosistemica come terzo elemento ordinatore della struttura territoriale regionale, alla pari con il sistema degli insediamenti e quello delle infrastrutture. Definire e qualificare la rete ecologico ambientale, infatti, è necessario per proteggere e conservare i territori più vulnerabili e pregiati e che spesso rappresentano un importante patrimonio della Regione. Questo impegno porta, inoltre, alla strutturazione in rete anche del sistema agricolo e dei paesaggi extraurbani, al fine di controllare la dispersione insediativa e disegnare una città compatta e valorizzata dalle specificità locali. La volontà del PGT è dunque quella di integrare la rete naturalistico-ambientale, il sistema delle infrastrutture e quello degli insediamenti nella “piattaforma di sviluppo euroregionale sostenibile” che limiti il consumo di suolo e preservi il territorio dalla pressione antropica.

I poli di primo livello devono costituire i principali nodi e ambiti di accesso al sistema territoriale regionale nelle sue componenti insediative, produttive e culturali.

Il sistema policentrico, che comprende anche i centri di valenza territoriale, deve essere considerato come struttura portante dell'apparato di nuove ristrutturazione nei settori economici e nei servizi pubblici e come riferimento essenziale del modello di qualità territoriale regionale.

Tale sistema rappresenta uno dei principali punti di forza e di connotazione della struttura territoriale e, se adeguatamente valorizzato, può permettere al FVG di competere con realtà regionali di maggiore rilevanza.

La struttura policentrica regionale è costruita sui quattro capoluoghi di provincia, dal polo del Monfalconese e da una serie di altri centri di più ridotta dimensione localizzati a distanze variabili, ma generalmente limitate, lungo le infrastrutture stradali e ferroviarie.

Questa struttura reticolare diffusa è una peculiarità della Regione che la accomuna ai territori contermini, quali Veneto, Slovenia e Carinzia connotati anche dalla presenza di poli urbani ma senza alcuna riconoscibile area metropolitana.

A livello di area vasta le reti delle città maggiori e dei piccoli nuclei rappresentano l'armatura portante che caratterizza in termini strutturali le diverse porzioni del territorio regionale.

La divisione del territorio regionale in STL

Una città o un polo di riferimento di un territorio vive e cresce grazie ad un bacino di utenti-cittadini i cui limiti non si definiscono in base ad un confine amministrativo, ma rispetto alle connessioni generate o attratte in relazione alla vita quotidiana.

Queste reti di livello locale si realizzano attraverso l'organizzazione territoriale di area vasta fra comuni che condividono caratteristiche specifiche e che il PGT definisce come Sistema Territoriale Locale (STL).

Il concetto di area vasta racchiude quindi una molteplicità di aspetti e problematiche territoriali che possono essere affrontati, in base al principio di sussidiarietà e partecipazione, soltanto attraverso l'interazione e la collaborazione sinergica di più enti locali.

Se pensiamo al Friuli Venezia Giulia come a una “piattaforma territoriale” composta da un insieme di reti, allo stesso modo un sistema di area vasta è rappresentata da un sottoinsieme di relazioni finalizzate ad una distribuzione razionale di servizi, lavoro e funzioni abitative.

La regione “piattaforma territoriale” racchiude quindi diversi Sistemi Territoriali Locali (STL), ognuno dei quali presenta una struttura relazionale organizzata intorno a uno o più poli di primo livello in cui si concentrano i servizi e le funzioni necessarie alla valorizzazione del territorio nell'ottica del raggiungimento di un adeguato livello di sviluppo locale.

Oltre alla presenza dei servizi primari e delle altre componenti necessarie alla vita quotidiana, il sistema territoriale locale, per funzionare al meglio, deve favorire la creazione di sinergie tra i poli simili, di complementarietà tra quelli aventi specializzazioni differenti e cercare di integrare al suo interno le reti insediative, infrastrutturali ed ecologico-ambientali.

La suddivisione del territorio regionale in STL è stata effettuata in modo da cogliere all'interno di ognuno di essi quelle connessioni strutturali o potenziali che sfuggirebbero ad analisi di tipo settoriale e che quindi necessitano di una pianificazione territoriale integrata.

I sistemi territoriali studiati rappresentano quindi uno strumento di supporto per quanto riguarda le implicazioni delle scelte a livello locale, sia nella fase di analisi che in quella di valutazione strategica del PGT. Tali sistemi, inoltre, assumono un ruolo di primo piano anche nella definizione delle azioni di rete sovralocali visto che, sotto diversi aspetti, possono essere considerati come nodi complessi di questi networks a livello regionale, nazionale e perfino europeo. Infine, grazie alla condivisione delle stesse caratteristiche economiche, ambientali e socio-culturali questi aggregati territoriali si avvicinano fortemente al modello dei sistemi locali, intesi come potenziali attori collettivi dello sviluppo.

Metodologia del bilancio ambientale

La valutazione di bilancio ambientale è stata articolata per aree vaste seguendo la visione interpretativa delle realtà territoriali proposta dal PGT, di modo da fornire una lettura del territorio dal punto di vista ambientale aderente ai risultati dell'analisi critica e dell'interpretazione progettuale di Piano. In tal modo si vuole fornire un riferimento per la valutazione delle criticità ambientali nell'ambito della futura pianificazione strutturale a livello locale.

Gli indicatori sono stati selezionati anche in base alla disponibilità dei dati per Comune, così da poter accorpate agevolmente i bilanci per aree vaste, che sono alla base delle scelte pianificatorie di assetto, organizzazione ed ottimizzazione del territorio proposte dal PGT e che potrebbero variare nel tempo durante la fase attuativa dello strumento.

Il core-set è composto dai seguenti 17 indicatori: indice di vecchiaia, superficie agricola utilizzata (SAU), superficie aree boscate, aziende rientranti nelle procedure di autorizzazione integrata ambientale AIA, stabilimenti a rischio di incidente rilevante, Registre EMAS, certificazioni ISO 14001, valore ecologico, fragilità ambientale, superficie impermeabilizzata, pressione antropica, Produzione di rifiuti urbani, raccolta differenziata, piste ciclabili, pressione della rete infrastrutture in aree protette, piani classificazione acustica PCCA approvati, indice di dipendenza.

Ciascuno degli indicatori facenti parte di questo nucleo ristretto, detto “core-set”, è stato analizzato nell'ambito di una scheda comprendente la descrizione dell'indicatore, la sua unità di misura, il target che l'indicatore dovrebbe raggiungere, la fonte del dato ed opportune note di interpretazione e commento. Ciascuna scheda, inoltre, contiene una scala di valutazione graduata in cinque livelli di giudizio, che vanno dal valore -2 corrispondente al giudizio pessimo al valore +2 per il giudizio ottimo: tale scala è stata studiata in relazione al target dell'indicatore al fine di rendere omogenea la valutazione di tutti gli indicatori considerati, per confrontare gli apporti prestazionali delle varie tematiche e consentire di giungere più agilmente ad un bilancio complessivo.

Applicando la scala di valutazione ai dati relativi agli indicatori del core-set per ciascuna area vasta, procedendo per singolo Comune e poi aggregando i risultati oppure direttamente per area vasta a seconda della natura dell'indicatore, si ottiene una panoramica valutativa del territorio sovracomunale sintetizzata in apposite schede. Il bilancio complessivo per ogni area vasta è stato ottenuto ponderando i giudizi mitigando eventuali picchi di valutazione: tali risultati sono stati comparati, per completezza, ai risultati di bilancio che si otterrebbero applicando la mera media aritmetica dei valori di giudizio.

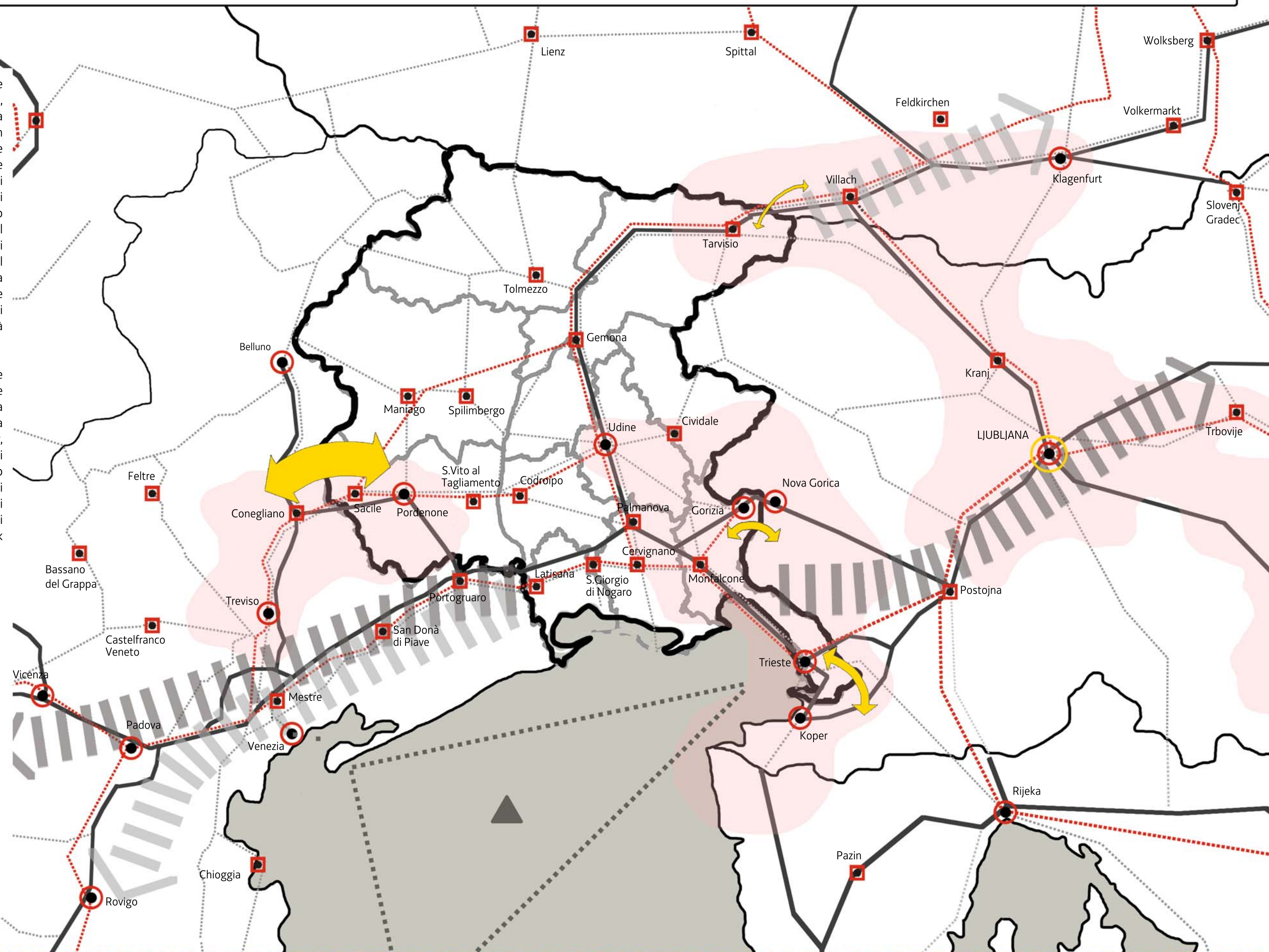


La posizione geografica e geoeconomica di confine e di connessione tra diverse macroregioni europee, quali l'arco alpino, la regione centroeuropea e la regione del sud-est adriatico rappresenta un indubbio vantaggio per lo sviluppo della regione FVG. Il PGT propone la piattaforma territoriale regionale come motore di sviluppo capace di connettere il sistema del territorio regionale alle reti europee materiali e immateriali soprattutto attraverso i principali corridoi infrastrutturali, il corridoio Mediterraneo, il gateway adriatico dei porti di Venezia-Monfalcone-Trieste e Capodistria ed il corridoio Adriatico-Baltico che permette al sistema territoriale regionale di collegarsi con il Centro e Nord Europa ed intercettare una parte dei flussi merci dirottandoli nell'ambito delle attività produttive regionali.

A livello di sistemi territoriali locali emergono le vocazioni e le connessioni transfrontaliere e trans-regionali del Friuli Venezia Giulia, quali l'area del Tarvisiano-Villach-Kranjska Gora, la conurbazione di Gorizia-Nova Gorica e Sempeter, l'area del Collio-Brda, l'area del Carso-Kras, l'area di Trieste-Capodistria, l'area di Pordenone-Conegliano e Treviso che rappresentano nuove potenzialità di sviluppo in un contesto europeo dove i poli a diversi livelli territoriali connessi in rete ed i correlati sistemi locali riescono più facilmente a superare gli shock esterni derivanti dal mercato globale.

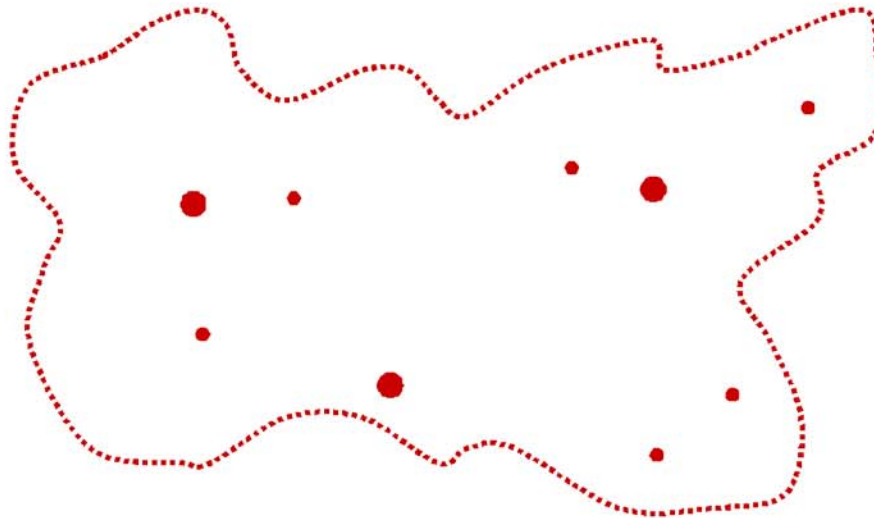
LEGENDA

- rete autostradale
- rete viaria principale
- rete ferroviaria
- poli di interesse sovraregionale
- poli di interesse regionale
- corridoi infrastrutturali europei
- gateway adriatico
- bacini di mobilità transfrontaliera
- porta di mobilità trans-regionale

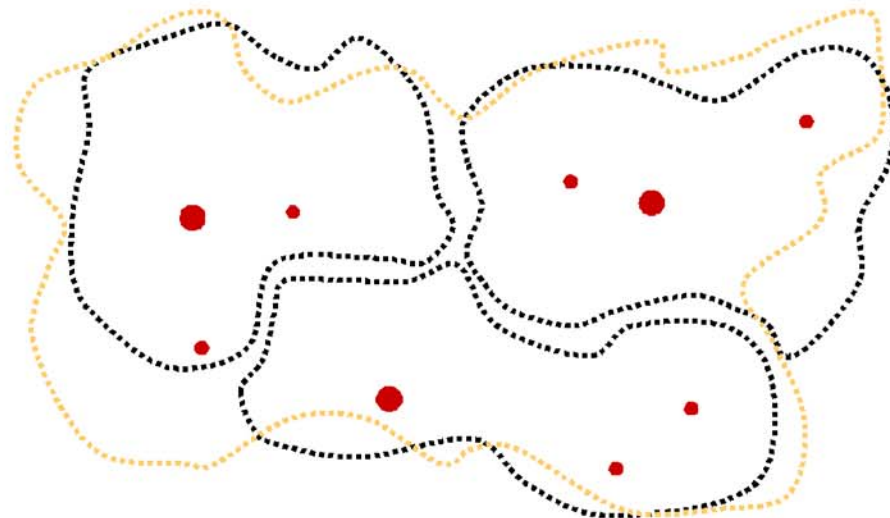




Sistema Territoriale Locale
individuato dal PGT

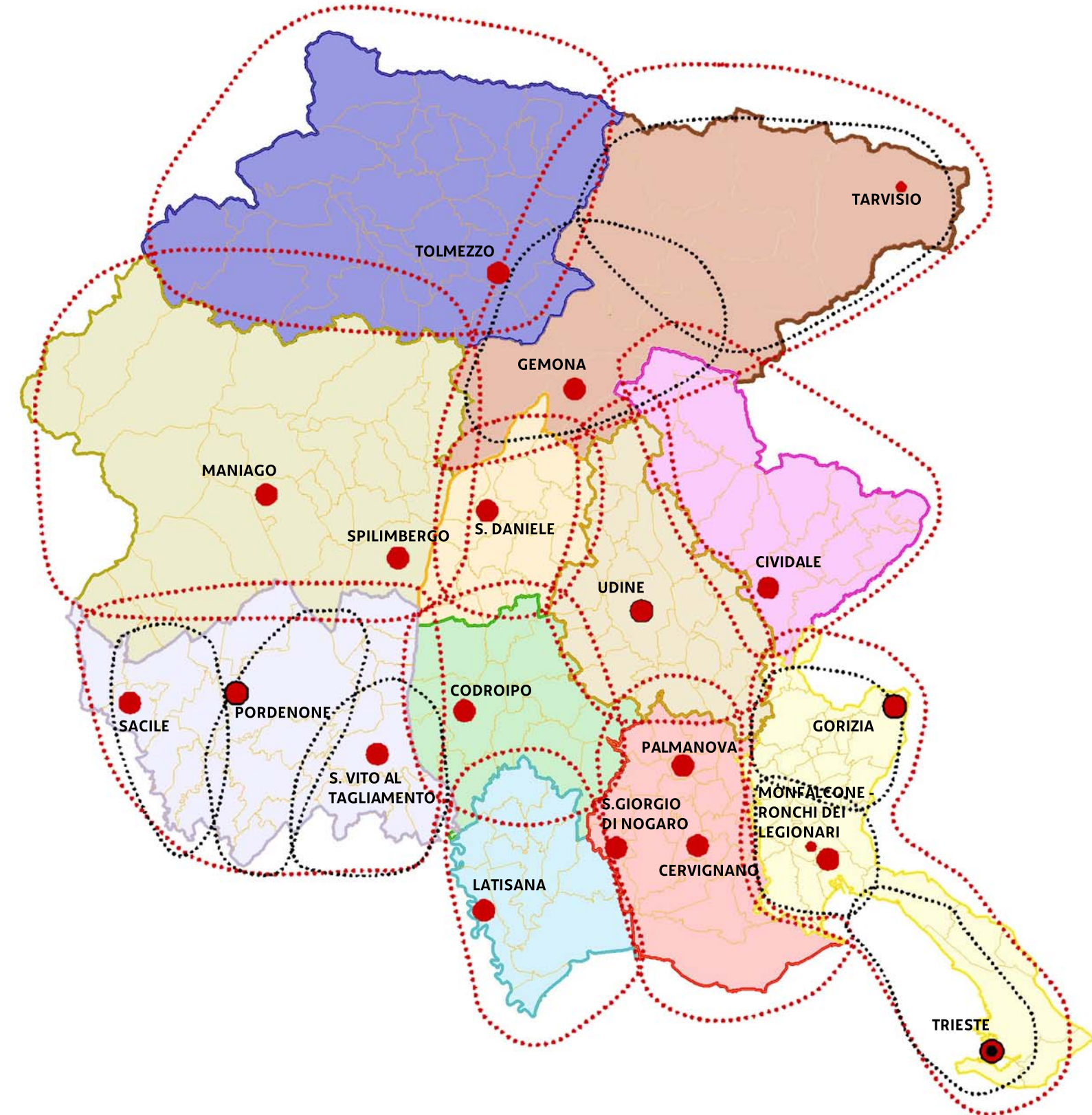


Sistema Territoriale
individuato in Area
Vasta



Criteri:

- presenza di un polo di 1° livello
- continuità territoriale





LEGENDA SCHEDE .a componenti territoriali

- Museo
- Parco tecnologico
- Polo ospedaliero
- Biblioteca
- Protezione Civile
- Sede assistenza sanitaria
- Turismo diffuso
- Turismo marino
- Turismo montano
- Centro espositivo
- Centro storico
- Teatro
- Città d'arte
- Areoport
- Centro di Interscambio Regionale di I livello
- Centro di Interscambio Regionale di II livello
- Interporto
- Polo intermodale
- Porto commerciale
- Retroporto
- Stazione ferroviaria
- Impianto termale
- Istituto universitario

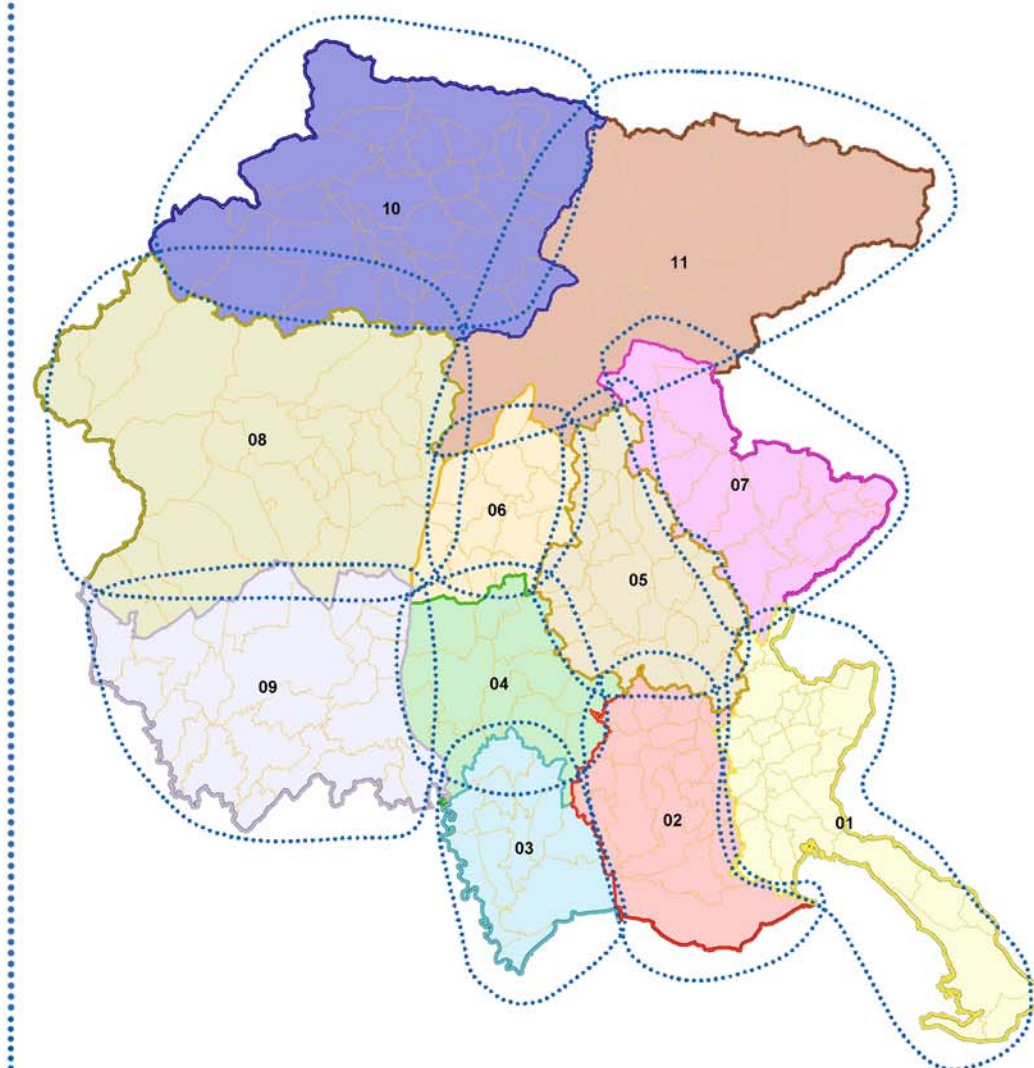
LEGENDA SCHEDE .b componenti infrastrutturali

- Aeroporto
- Polo intermodale
- Porto commerciale
- Stazione ferroviaria
- Interporto
- Retroporto
- Retroporto con funzione non prevalente
- Nodo ferroviario merci
- Infrastruttura logistica
- Autostrada del mare
- Piattaforma logistica regionale
- Centri interscambio modale regionale 1° livello
- Centri interscambio modale regionale 2° livello
- Porto turistico
- Polo intermodale
- Autostazione
- Consorzio industriale - L.R. 3/1999
- Ezit - L.R. 25/2002
- Autostrada esistente
- Viabilità esistente
- Rete ferroviaria

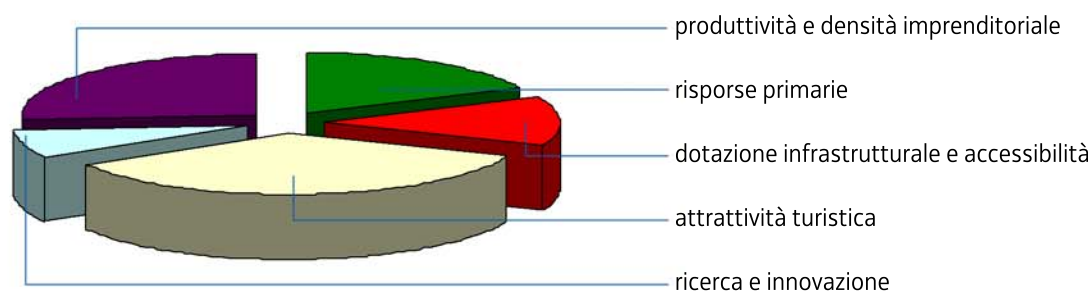
LEGENDA SCHEDE .c rete ecologica

- Corridoi faunistici**
 - Corridoio faunistico del capriolo
 - Corridoio faunistico dell'orso
- Componente di primo livello**
 - Rete ecologica delle acque
 - Ambiti naturalistici prioritari
- Componente di secondo livello**
 - Connettivo ecologico montano
 - Connettivo ecologico agricolo
 - Connettività di progetto
- Bacini Idrografici**
 - Lemene
 - Isonzo
 - Bacini minori ad Est dell'Isonzo
 - Slizza
 - Tagliamento
 - Laguna di Grado e Marano
 - Piave
 - Livenza
 - Superficie del PAI

STL



LEGENDA SCHEDE .d componenti vocazionali



LEGENDA SCHEDE .e bilancio ambientale

- scadente
- sufficiente
- buono

polo di primo livello



polo minore



- STL 01
- STL 02
- STL 03
- STL 04
- STL 05
- STL 06

- STL 07
- STL 08
- STL 09
- STL 10
- STL 11
- ambiti



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

Piano
Governò
Territorio



ELABORATI GRAFICI SISTEMI TERRITORIALI LOCALI



Superficie (km2): 576,4
Popolazione residente (abitanti): 373883
Densità abitativa (abitanti/km2): 648,7

In base all'analisi della capacità di attrazione e del raggio d'influenza dei centri principali dell'STL vengono individuati due ambiti: l'area metropolitana di Trieste con la conurbazione di Monfalcone-Ronchi e l'area di Gorizia. Circa un quarto della superficie del sistema territoriale è destinato a zone insediative residenziali, con una netta prevalenza di quelle classificate di completamento rispetto quelle classificate come storiche e di espansione. La tendenza in atto, per quanto attiene al territorio extraurbano, dimostra che nel territorio del Comune di Duino Aurisina e nei Comuni di Monfalcone e Ronchi si stanno profilando conurbazioni continue tra i principali nuclei abitativi Duino-Sistiana, Sistiana-Visogliano-Malchina nonché da Monfalcone verso Ronchi. La distribuzione dei servizi pubblici a scala sovra-comunale evidenzia come la maggior parte degli stessi sono ubicati nelle aree fortemente antropizzate corrispondenti ai centri abitati maggiori. Le attrezzature e servizi destinati ad università, ricerca, e alla sanità investono aree rilevanti tali da poter essere considerate come sistemi strutturanti il territorio. Una particolare attenzione va data alle attrezzature militari dismesse che per la loro notevole dimensione e particolare ubicazione rappresentano una riserva di volumi e superfici utili a ripensare la dislocazione di attrezzature a scala sovra comunali.

Il sistema produttivo è basato principalmente sulle attività industriali ed è favorito dalla buona dotazione di infrastrutture, dalla disponibilità di manodopera qualificata, dall'alta dotazione di mezzi finanziari da destinare agli investimenti produttivi e dalla posizione geografica strategica. Il tessuto industriale è estremamente articolato: prevalgono i comparti industriali navali, il manifatturiero e della produzione di materiali da costruzione. Il settore agricolo è caratterizzato dalla coltivazione di seminativi, che occupano una porzione rilevante del territorio e dalla produzione vitivinicola.

Il STL si qualifica tra quelli ad alta intensità relazionale di carattere pendolare interno alla Regione, con quasi 50.000 spostamenti sistematici generati e attratti; la mobilità originata dal territorio risulta fortemente diretta all'interno del sistema stesso (84%). Di discreta entità risultano anche le relazioni attratte complessivamente da territori esterni, in particolare dalle polarità di Udine e Cervignano. Le relazioni principali si sviluppano tra le tre polarità di rilievo di Trieste, Monfalcone e Gorizia e tra queste e i rispettivi comuni di cintura interni all'area vasta, determinando così un sistema di mobilità territoriale coeso e interrelato. Il comune capoluogo e i poli di primo livello, tra i primi cinque poli regionali in quanto a mobilità pendolare intercomunale coinvolta, sviluppano un rilevante numero di spostamenti, in particolare in quanto centri attrattori.

COMPONENTI TERRITORIALI E STORICO PAESAGGISTICHE

La localizzazione del STL 1 tra il Carso triestino e goriziano, il Collio, la pianura friulana con l'Isonzo e la costiera triestina rende questo territorio ricco e complesso sia a livello paesaggistico che culturale e storico. Il polo principale è Trieste, già importante porto in età romana, in "Cittavecchia" ritroviamo molti monumenti dell'epoca romana: l'Arco di Riccardo, la strada romana (piazza Barbacan), il Teatro Romano ecc. Grande importanza ebbe Trieste come porto dell'Impero austriaco e a quell'epoca si amplia la città con i borghi emporiali in cui si costruiscono numerosi monumenti come la Piazza dell'Unità d'Italia, la palazzata a mare ed il Porto Vecchio.

Altre emergenze intorno alla città di Trieste sono:

- Muggia con il centro storico istro-veneto;
 - rete di sentieri e punti di osservazione che offrono notevoli vedute panoramiche sulla costiera e sui castelli di Miramare e di Duino;
 - la leggibilità dei caratteri morfologici e litologici (fenomeni carsici epigei – strutture geologiche flyscioidi);
 - opere di terrazzamento tradizionali sui versanti collinari costieri con colture pregiate (oliveti, vigneti, orticoltura).
- Nel territorio del Carso Isontino e quello Triestino sono localizzate altre emergenze storico-paesaggistiche:
- borghi carsici di notevole pregio e forte connotato identitario per la presenza della minoranza slovena con alternanza di villaggi nucleati, circondati da campi e da ampie zone di landa carsica. Numerosi manufatti in pietra (muri a secco). Borghi carsici caratterizzati da una morfologia tradizionale (tipi architettonici articolati intorno ad una corte, chiusura verso l'esterno, orientamento bora e utilizzo di pietra calcarea). Monumenti da citare: la Casa carsica, presso Rupingrande/Repen, e il portale del fabbricato di Santa Croce, n. 118, presso Santa Croce in Comune di Trieste;
 - sull'Altopiano Carsico sono localizzati molteplici beni storico-monumentali disciplinati dalla L.1089/1939. Esempi importanti di siti archeologici rientranti nel patrimonio ipogeo vincolato sono: la Grotta Caterina (presso Fornace, in Comune di Duino-Aurisina);
 - tra i rinvenimenti romani isolati e/o sparsi (centuriazioni e/o ville, templi, tratti stradali o d'acquedotto, stazioni di posta, ecc.), vincolati risultano la villa rustica romana presso Aurisina Cave, in Comune di Duino - Aurisina; Castellum Pucinum, presso il Villaggio del Pescatore, sempre in Comune di Duino-Aurisina, corrispondente ai resti di un abitato e di una villa romana, nonché di maniero altomedioevale; Rus Magna presso Cattinara, al confine tra i Comuni di San Dorligo della Valle e Trieste;
 - testimonianze fisiche degli eventi bellici della Grande Guerra emergenze isolate e manufatti diffusi(monumenti e trincee, muraglie postazioni);
 - numerosa presenza di belvedere e punti di osservazione di notevoli vedute panoramiche come la ferrovia dimessa della val Rosandra dove si riscontrano particolari conformazioni a canyon e paesaggio di rupi, ghiaioni, pareti verticali, piccole cascate, laghetti e forre;
 - formazioni sotterranee (numerose grotte, corsi d'acqua).

Per la parte del Collio goriziano si evidenziano inoltre le seguenti emergenze:

- vigneti specializzati di qualità inseriti in paesaggi con elevato valore scenografico con presenza di centri e nuclei urbani di interesse storico;
- presenza di beni di interesse culturale (rocche, castelli, abbazie, ville e parchi) in posizioni panoramiche;
- presenza di luoghi della memoria della Grande Guerra (Sacriario di Redipuglia, Monte Sabotino, Ossario di Oslavia).

Per la parte della pianura friulana le maggiori caratteristiche paesaggistiche sono:

- permanenza di tracce del paesaggio agrario del passato caratterizzato da una vegetazione magredile ricchissima di specie endemiche, alberature, siepi, boschetti
- elevata apertura visiva del paesaggio (prevalenza dell'elemento orizzontale)
- terreni agricoli particolarmente fertili grazie ai residui di zone umide, boschi planiziali(aree seminaturali)
- lembi di notevole bellezza e rarità ecologica e paesaggistica intorno alle foci dell'Isonzo
- tra il Comune di Duino-Aurisina e quello di Monfalcone ci sono aree e siti archeologici preromani e romani in Monfalcone, del Lisert, del Randaccio, del parco delle risorgive del Timavo, Mitreo e tratte di strade romane. Testimonianze storiche che descrivono le sofferenze che questa terra dovette subire a causa dell'ultimo conflitto mondiale sono, sul Carso Triestino e Goriziano, ma anche a Trieste, numerosi monumenti dedicati ai martiri del nazifascismo ed ai caduti e combattenti della guerra partigiana, inoltre, tra i luoghi vincolati di rispetto monumentale c'è la Foiba di Basovizza, lungo la Strada Basovizza - San Lorenzo, in Comune di Trieste, e, ancora in Comune di Trieste, la Risiera di San Sabba dichiarata nel 1965 Monumento Nazionale con decreto del Presidente della Repubblica.

Caratteri positivi:

- Centri di ricerca tecnico-scientifica di rilevanza internazionale (Area Science Park di Trieste, Polo tecnologico di Gorizia, Distretto navale di Monfalcone).
- Ottima dotazione infrastrutturale (autostrada A4 e aeroporto di Ronchi dei Legionari) e logistica (porti commerciali di Trieste e Monfalcone, terminal intermodali di Gorizia, Ronchi dei Legionari e Ferneti).
- Eccellenze agricole (produzioni vinicole di pregio nella zona del Collio) e agroalimentari (Distretto del caffè di Trieste specializzazione goriziana nei dolci e nella pasticceria e triestina nel caffè).
- Grandi imprese leader a livello mondiale nei settori della cantieristica navale, dell'intermediazione finanziaria e del caffè.
- Buone potenzialità di valorizzazione del sistema turistico sia a livello storico-culturale (Trieste e Gorizia) che enogastronomico e ambientale (Siti transfrontalieri della Grande Guerra e sistema collinare del Carso Triestino e del Collio Goriziano).

Caratteri negativi:

- Costante invecchiamento della popolazione dovuto al basso tasso di natalità e alla scarsa attrazione di flussi migratori.
- Tasso di imprenditorialità limitato e inferiore alla media registrata sul territorio regionale.
- Ritardi nella realizzazione di quelle infrastrutture transfrontaliere che permetterebbero di sfruttare la collocazione geografica della regione rendendola il fulcro degli scambi commerciali europei.
- Presenza di siti inquinati di rilevanza nazionale e di diverse aziende sottoposte a normativa RIR. Assorbimento degli effetti negativi derivanti dall'aumento dei flussi e della congestione stradale

Comuni:

Capriva del Friuli
Cormons
Corno di Rosazzo
Doberdò del Lago
Dolegna del Collio
Duino-Aurisina
Farra d'Isonzo
Fogliano Redipuglia
Gorizia
Gradisca d'Isonzo
Mariano del Friuli
Medea
Monfalcone
Monrupino
Morato
Mossa
Muggia
Romans d'Isonzo
Ronchi dei Legionari
Sagrado
San Canzian d'Isonzo
San Dorligo della Valle – Dolina
San Floriano del Collio
San Lorenzo Isontino
San Pier d'Isonzo
Savogna d'Isonzo
Sgonico
Staranzano
Trieste
Turriaco
Villesse



GORIZIA: Capoluogo di Provincia
Superficie (km²): 41,1
Popolazione residente (abitanti): 35980
Densità abitativa (abitanti/km²): 875,4

MONFALCONE: polo di 1° livello
Superficie (km²): 20,5
Popolazione residente (abitanti): 28043
Densità abitativa (abitanti/km²): 1368

TRIESTE: Capoluogo di Regione
Superficie (km²): 84,5
Popolazione residente (abitanti): 205523
Densità abitativa (abitanti/km²): 2432,2

Cormons

Gradisca di Isonzo

Muggia



La dotazione infrastrutturale del STL e la prevista realizzazione del Polo Intermodale di Ronchi dei Legionari lo caratterizzano quale territorio strategico per lo sviluppo della piattaforma logistica regionale.

La rete stradale principale si sviluppa su complessivi 519,6 km di cui 100,2 di autostrade/raccordi e 117,0 di viabilità di primo livello così come individuata dal Piano regionale di settore (su 197,2 km di strade statali/regionali e 222,2 km di strade provinciali). La rete autostradale e i raccordi comprendono la A4, il raccordo autostradale Villesse-Gorizia, nonché il sistema di raccordi autostradali di accesso a Trieste e verso i valichi con la Slovenia di Ferneti e Rabuiese. La rete di I livello definita dal Piano di settore è costituita tra le altre dalle S.S. 14, S.R. 56, 305, 351 e S.P. 19. Sviluppi: è prevista, dal Piano di settore, la riqualificazione di alcune tratte della rete di I livello nonché l'adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse-Gorizia, già in atto.

La rete ferroviaria che attraversa l'areale è composta principalmente dalla linea Venezia-Trieste e dalla Trieste-Gorizia-Udine.

Sviluppi: l'areale è interessato dal passaggio della linea AV/AC del Corridoio Mediterraneo. Sul territorio ricade il progetto di cooperazione transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013 ADRIA-A. Sono previsti la sistemazione del nodo merci di Trieste e il completamento del tratto per realizzare il collegamento diretto Trieste-Koper.

Oltre a ciò, a livello puntuale il Piano di settore prevede la realizzazione della lunetta di Gorizia-S. Andrea al fine di favorire i servizi in direzione Slovenia lungo la Nova Gorica-Sveta Gora.

CIMR - Trieste: interscambio ferro-gomma (l'autostazione è in corso di ristrutturazione- progetto definitivo).

Monfalcone: stazione ferroviaria (l'autostazione è in fase di pianificazione).

Ronchi dei Legionari: è in fase di programmazione (progetto preliminare) il CIMR aereo-ferro-gomma.

Gorizia: interscambio ferro-gomma.

CICLABILE - in quest'area è prevista la realizzazione di parte della ReCIR che mira a collegare la Slovenia a Trieste-Monfalcone-Grado-Lignano. E' previsto inoltre il completamento di ciclovie lungo il Collio e l'Isonzo.

LOGISTICA - Trieste: porto, Autostrade del Mare, interporto, stazione ferroviaria merci; Ferneti: Interporto, Retroporto; Gorizia:interporto, retroporto con funzione non prevalente; Monfalcone: porto, Autostrada del Mare, stazione merci; Ronchi dei Legionari: Polo intermodale.

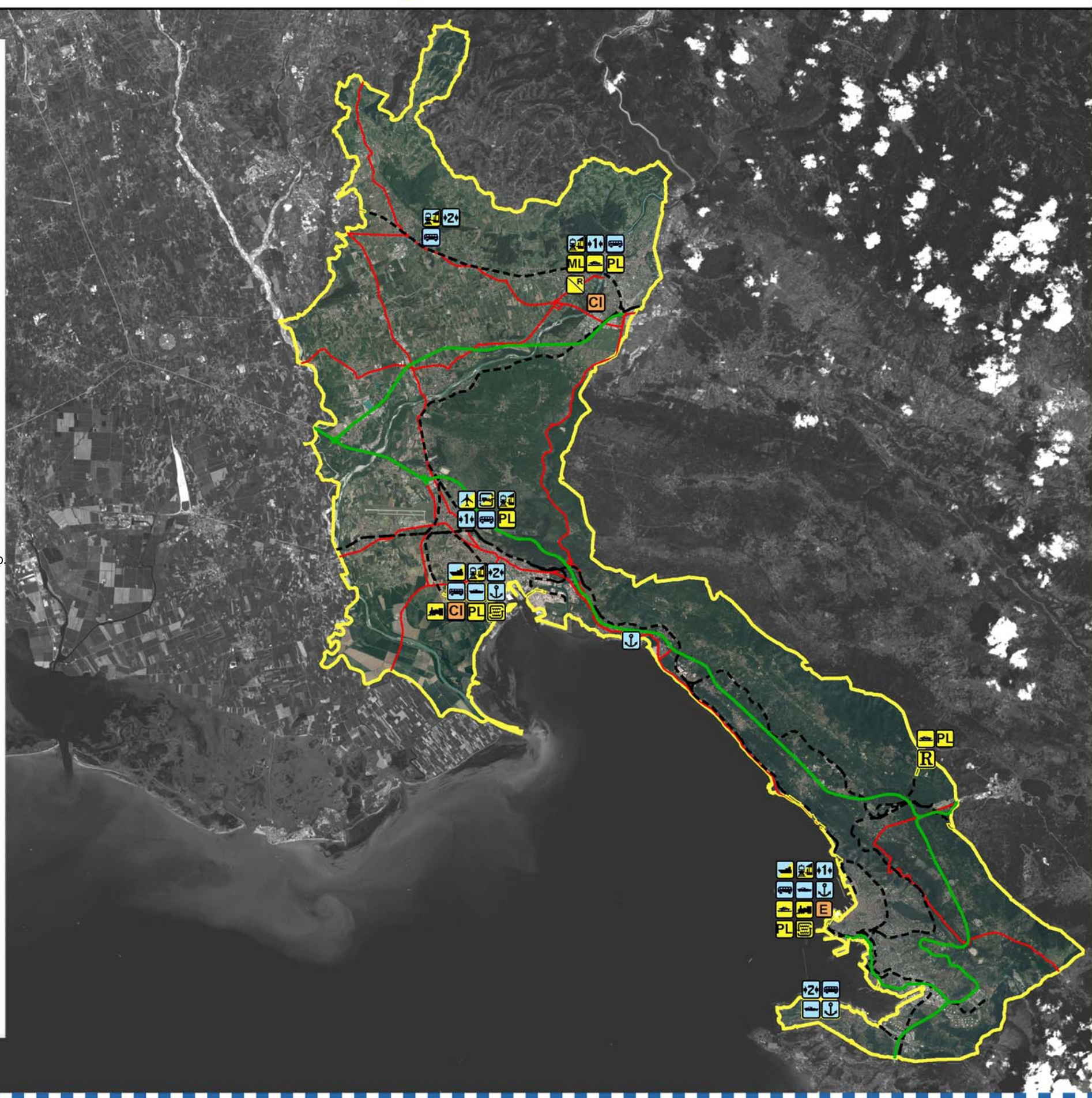
AEROPORTO - Ronchi dei Legionari.

INFRASTRUTTURE ENERGETICHE - oleodotto TAL, oleodotti gestiti dalla SI.LO.NE a servizio dell'impianto di Visco. Centrali di produzione di energia elettrica: termoelettrica di Monfalcone, cogenerazione Elettra GLT di Trieste, ciclo combinato Elettrogorizia.

E' previsto il completamento della rete di telecomunicazione a banda larga.

INDIRIZZI SPECIFICI PER LE AZIONI IN AREA VASTA:

- sostenere la realizzazione del Corridoio europeo Mediterraneo nel rispetto della sostenibilità ambientale, minimizzando e compensando l'impatto sull'ambiente e sull'ecosistema carsico, in particolare nell'area intorno al polo di Monfalcone-Ronchi e nella zona del carso dei comuni di Doberdò del Lago, Duino-Aurisina, Sgonico e Monrupino (v. tabella azioni PGT: 1.1.1);
- sostenere l'integrazione e il potenziamento della rete ferroviaria e dei servizi annessi al fine di incentivare la mobilità su ferro, interna e transfrontaliera, anche attraverso la realizzazione di un sistema di collegamento ferroviario metropolitano che rafforzi la coesione tra capoluoghi, polo di primo livello dell'areale e il territorio carsico sloveno contermini, fino a Koper, nonché ne valorizzi il patrimonio storico, culturale e naturalistico (v. tabella azioni PGT: 1.2.2 e 1.2.3);
- sostenere l'integrazione e il potenziamento dei collegamenti tra i poli della piattaforma logistica regionale, con particolare riferimento ai porti di interesse strategico regionale di Trieste e Monfalcone e al loro ruolo nel contesto della portualità dell'alto adriatico (v. tabella azioni PGT: 1.2.1);
- sostenere la realizzazione del nuovo polo intermodale aria-gomma-ferro di Ronchi dei Legionari quale porta di ingresso a sistema integrata con gli scali aeroportuali di Venezia e Ljubljana (v. tabella azioni PGT: 1.2.1).





COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

Biotopo	1,22 Km ²
SIC	119,34 km ²
ZPS	132,04 km ²
Zone Umide	8,52 km ²
Riserve Naturali	40,02 km ²

ALTA PIANURA FRIULANA

- Suggestivo affioramento di roccia calcarea del Colle di Medea;
- Colture di pregio (frutteti e vigneti specializzati) ed avvicendamento culturale (Gradisca);

COLLIO GORIZIANO

- Ricca vegetazione boschiva (boschi di latifoglie miste);
- Vigneti specializzati di qualità inseriti in paesaggi con elevato valore scenografico;
- Paesaggio rurale di eccellenza.

CARSO ISONTINO

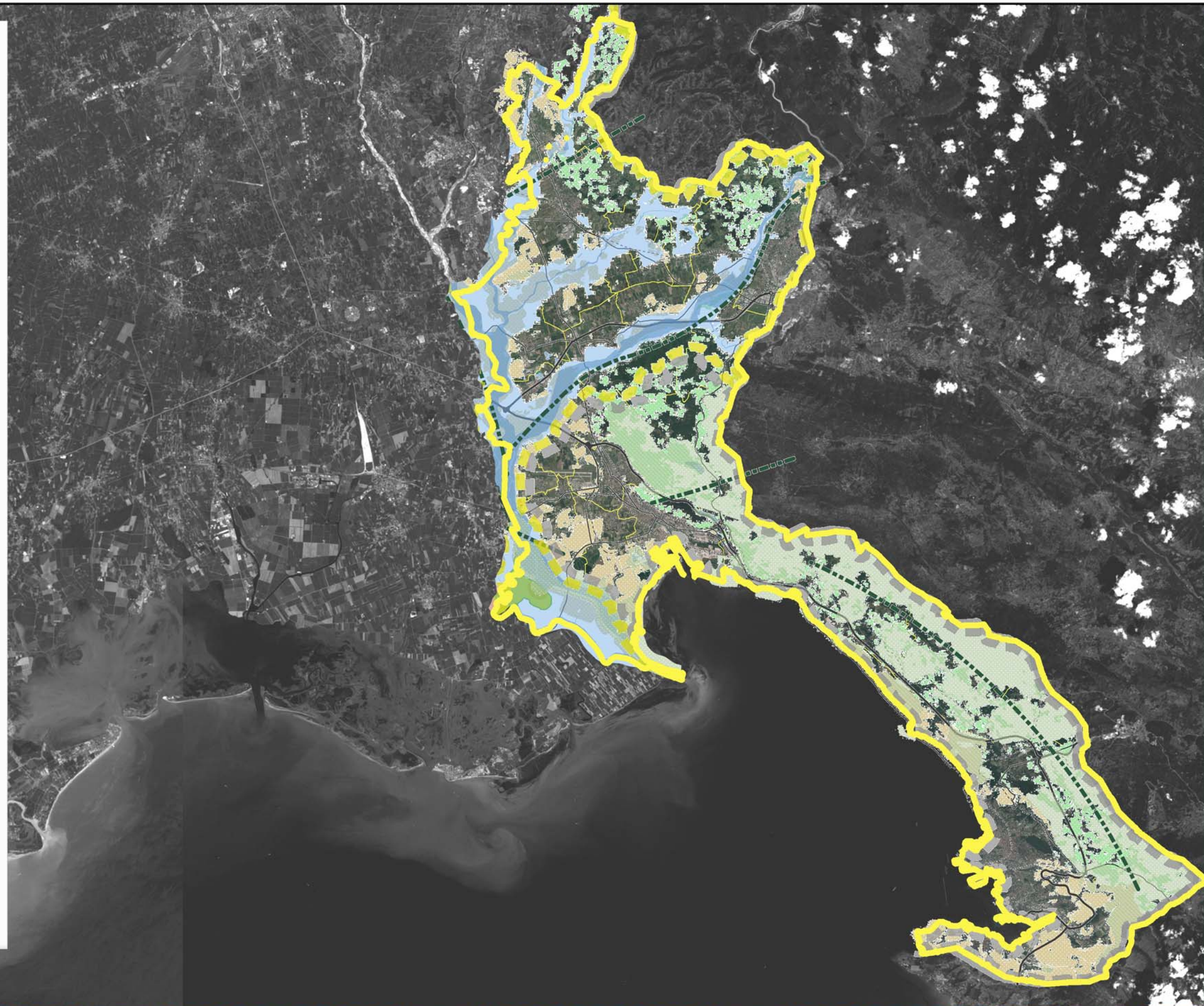
- Copiosa emersione di acque carsiche in laghi e risorgive con elevata biodiversità florofaunistica e caratteri di unicità;
- Praterie magre con emersione di rocce, specie arbustive e boscaglie ed elevata biodiversità (landa carsica);
- Filari di cipressi lungo la viabilità;
- Rete ecologica delle acque dei fiumi Isonzo, Torre Natisone e del lago di Doberdò.

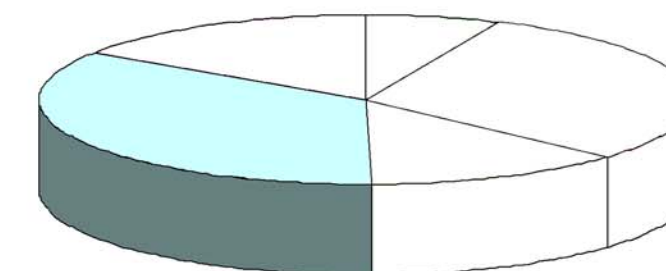
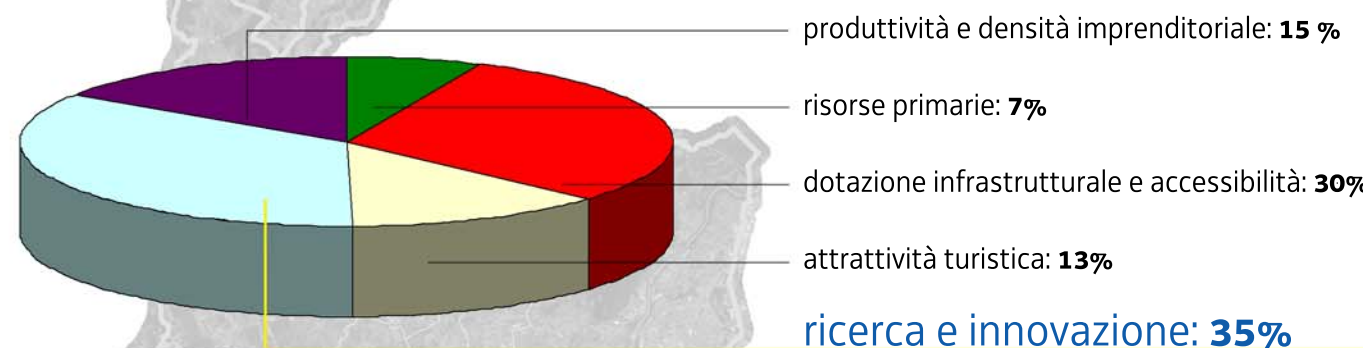
CARSO TRIESTINO

- Associazione tra estesa zona semipianeggiante e paesaggio carsico collinare che si distingue per evidenza dei propri caratteri naturalistici, morfologici e litologici;
- Prati stabili soggetti a sfalco delimitati da muretti a secco (segni caratteristici del paesaggio rurale);
- Val Rosandra: particolare conformazione a canyon e paesaggio di rupi, ghiaioni, pareti verticali, piccole cascate, laghetti e forre ;
- Formazioni sotterranee (numerose grotte, corsi d'acqua);
- Sedi di strutture pubbliche di gestione (strutture attrezzate e aree ripristinate connesse alla rete ecologica) di Doberdò del Lago, Sgonico, Trieste.

LA COSTIERA TRIESTINA E MUGGIA

- Leggibilità dei caratteri morfologici e litologici (fenomeni carsici epigei – strutture geologiche flysciodi);
- Opere di terrazzamento tradizionali sui versanti collinari costieri con colture pregiate (oliveti, vigneti, orticoltura);
- Rete di sentieri e punti di osservazione che offrono notevoli vedute panoramiche sulla costiera;
- Laghetti delle Noghere.



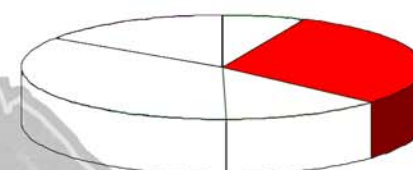


tematica settoriale prevalente: RICERCA E INNOVAZIONE

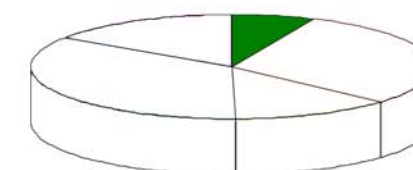
Assoluto primato del sistema Giuliano per quanto riguarda l'offerta universitaria (Sedi dell'Università di Trieste sia nel capoluogo che a Gorizia), la diffusione dei centri di ricerca scientifico-tecnologica (21 soltanto all'interno del Consorzio Area Science Park di Trieste) e, conseguentemente, per la rilevanza dei settori High Tech, soprattutto a livello di servizi.



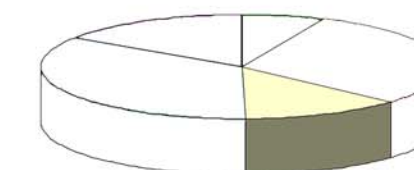
Elevato livello di produttività, inferiore soltanto all'area Udinese, ma offerta di lavoro leggermente inferiore alle zone più dinamiche della regione. In particolare, bassissimo tasso di imprenditorialità nonostante la grande diffusione di forme di aggregazione produttiva.



Eccellente infrastrutturazione viaria (autostrada A4), aeroportuale (Ronchi dei Legionari), portuale (scali marittimi di Trieste e Monfalcone) e logistica (terminal intermodali di Gorizia, Ronchi dei Legionari e Ferneti) che classificano il sistema giuliano come il più accessibile a livello regionale.



Limitata rilevanza del settore agricolo che tocca il valore più basso tra i sistemi locali individuati, ma ottimo sviluppo dell'agroalimentare che grazie al distretto del caffè triestino e alla specializzazione goriziana nella pasticceria si colloca ai vertici della regione.

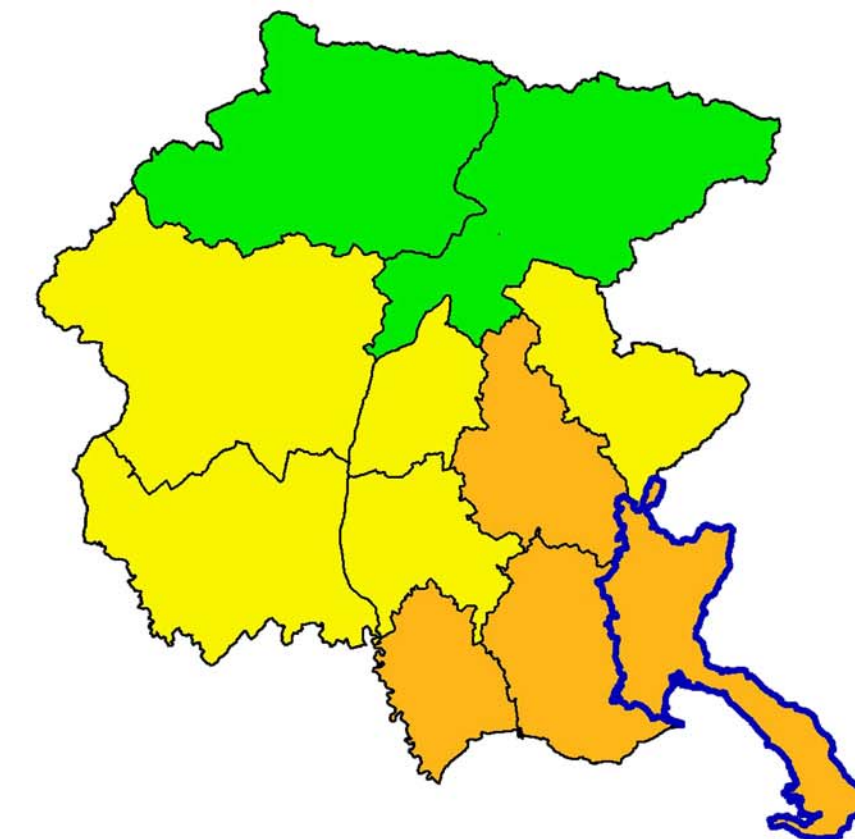


Notevole rilevanza turistica raggiunta grazie al patrimonio storico-culturale di Trieste e Gorizia e alla diffusione di stabilimenti balneari lungo la fascia costiera che pone il sistema territoriale al terzo posto in regione dopo i grandi centri stagionali di Lignano e Grado. Ulteriori possibilità di valorizzazione del sistema attraverso la promozione del turismo storico (siti transfrontalieri della Grande Guerra), ambientale ed enogastronomico (zone vinicole del Carso e del Collio).



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Scadente	-0,7
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Scadente	-1
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Sufficiente	0
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Pessimo	-2
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Pessimo	-2
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-0,81
Certificazioni ISO14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Sufficiente	-0,13
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Scadente	-0,84
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Buono	+1,16
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Sufficiente	-0,03
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Pessimo	-2
Produzione di rifiuti urbani	Variatione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Scadente	-1
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Pessimo	-2
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Scadente	-0,55
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Scadente	-1
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Scadente	-0,55
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Pessimo	-2

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Scadente	Scadente
-1,20	-0,91



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta che si incentra sui poli di Trieste, Gorizia e Monfalcone si caratterizza per un giudizio complessivo scadente, cui si giunge sia attraverso l'applicazione della mera media aritmetica, sia mediante la scelta di una media di giudizio ponderato.

A caratterizzare il bilancio ambientale sono prevalentemente gli indicatori giudicati scadenti e pessimi, rispettivamente in numero di 8 e 5 sul totale dei 17 indicatori che formano il core-set di valutazione, controbilanciati da 3 indicatori giudicati sufficienti e uno solo buono. Risultano particolarmente critiche e connotate da un giudizio molto negativo le tematiche afferenti il settore industriale, la raccolta differenziata di rifiuti urbani, l'impermeabilizzazione del suolo e la composizione della popolazione in termini di dipendenza. Si riscontrano criticità, sebbene in misura inferiore, anche in relazione alla scarsa presenza di superfici agricole utilizzate, alla elevata produzione di rifiuti urbani, ai processi ecologici che contribuiscono al mantenimento dell'integrità degli habitat e degli ecosistemi, nonché a causa di tematiche afferenti alla pressione infrastrutturale, alla scarsa presenza di piste ciclabili, alla tutela dell'inquinamento acustico, alla presenza modesta di registrazioni EMAS e all'elevata età della popolazione residente. Nell'area vasta è presente un buon numero di attività certificate ISO 14001, un'estensione di superfici boscate ritenuta sufficiente ed un valore di pressione antropica media.

L'area vasta è caratterizzata inoltre da una fragilità ambientale bassa, pertanto gli effetti negativi generati dalle forti pressioni antropiche che si sviluppano sul territorio sono controbilanciati dalla presenza di ecosistemi meno sensibili e vulnerabili al cambiamento ambientale.



Superficie (km2): 388,8
Popolazione residente (abitanti): 77490,0
Densità abitativa (abitanti/km2) 199,3

L'ambito è composto da sistemi di città (asse Cervignano-Aquileia-Grado) sistemi infrastrutturali perpendicolari e paralleli alla costa, usi del territorio assai diversi (dal turismo all'agricoltura all'industria) coesistenti e spesso competitivi in uno spazio assai ristretto.

Il sistema territoriale presenta una forte concentrazione urbana e industriale in corrispondenza dell'asse Palmanova-Cervignano. In quest'ultimo vi è la presenza di un nodo intermodale infrastrutturale, che lo rende punto importante della piattaforma logistica regionale.

Il ruolo turistico di Grado ha comportato un'espansione urbanistica attorno al centro storico.

Tuttavia si riscontra un inquinamento nel bacino lagunare causato da scarichi provenienti da aree agricole, attività industriali ed allevamenti ittici.

Il STL, caratterizzato dal sistema bipolare e complementare dei poli di primo livello di Cervignano del Friuli e Palmanova, primi nell'areale in quanto a mobilità complessiva interessata e a flussi attratti, nonché dal polo di San Giorgio di Nogaro, coinvolge quasi 24.000 spostamenti pendolari interni al FVG ed è classificabile tra quelli a medio/alta intensità relazionale. Rispetto la mobilità sistemica generata, si contraddistingue per la componente (59%) diretta ai sistemi territoriali limitrofi, in particolare verso la polarità di primo livello di Monfalcone e i capoluoghi di Udine e Trieste. La componente attrattiva dai sistemi esterni è di media entità. Lo schema relazionale complessivo denota spostamenti di medio-bassa entità e molto diffusi sul territorio, di prevalente scambio con altri sistemi territoriali, incentrato soprattutto sulle due polarità di primo livello, nonché sul polo di San Giorgio di Nogaro.

COMPONENTI TERRITORIALI E STORICO PAESAGGISTICHE

Il Sito Archeologico di Aquileia è in ambito turistico il magnete attrattore di questo STL, in quanto possiede un'area archeologica di eccezionale importanza, considerata dall'Unesco Patrimonio dell'Umanità.

L'ambito è costituito da diversi sistemi di paesaggio a partire dalla bassa pianura delle bonifiche fino alla laguna. Grado e nell'entroterra Palmanova meglio rappresentano i valori paesaggistici.

Palmanova è nota per il suo impianto urbanistico da città ideale del Rinascimento. La pianta è quella di una stella a 9 punte, con al centro una piazza esagonale sulla quale svetta il Duomo secentesco; Grado invece (dal latino "gradus", che vuol dire porto) è di origine romana, dotata anche di un solido castrum, che oggi corrisponde al centro cittadino, che conserva l'impianto urbanistico veneziano fatto di calli e campielli.

Nella bassa pianura Torviscosa, può vantare una storia antichissima che risale alla fondazione di Aquileia. Numerosi sono infatti i ritrovamenti di tracce della Via Annia nel circondario.

Torviscosa moderna invece è l'unica città di fondazione degli Anni Trenta, è uno dei più singolari esempi, e non solo in Friuli, di urbanistica razionale.

Nel centro storico di Cervignano, sono collocate anche alcune ville di elevato interesse storico-monumentale: Villa e parco Attems, disciplinati dalla L. 1089/39; Villa Sarcinelli, così come Villa e parco Chiozza, risalenti al XIX sec.; Villa e parco Sepulcri Verzeznassi Albin; Villa Bresciani Attems Auersperg, del XVIII sec., in stile neoclassico, con annessa la cappella ed altri corpi di fabbrica; Villa ed il parco De Obizzi Anzone, risalenti al XVII sec.

Il sito di Strassoldo riveste un'importanza notevole in quanto presenta rinvenimenti paleontologici ed archeologici risalenti al Neolitico, all'Eneolitico ed all'età Bronzo Antico. Degni di nota risultano inoltre le tracce del borgo rurale accanto alla chiesetta votiva di Santa Maria in Vineis, munita di campanile a vela e gli antichi canali e le rogge circostanti o attraversanti Strassoldo.

Inoltre nella laguna la configurazione del paesaggio ha determinato ambienti di grande importanza storico paesaggistica:

le località a dominanza storico-culturale ed archeologica in cui si segnalano rinvenimenti romani isolati o sparsi (ponti, ville, strade...), tessuti urbani articolati e complessi medioevali, Chiese, abbazie, pievi, città d'arte e tessuti urbani storici moderni, articolati e complessi. Opere d'archeologia industriale o infrastrutturale, sono: Isola di Ara Storta, Isola di Barbana, Isola di Porto Buso, Isola di Villa Nova, Isola di Voliera. Da segnalare Grado e suo complesso di basiliche paleocristiane. Notevoli sono alcune delle ottocentesche e novecentesche ville, in stile Liberty, eclettico, ecc., poste ad oriente del centro storico romano e medioevale, il complesso (ed il piccolo parco) delle Ville Bianchi, Parco delle Rose (impianto storico). L'architettura del XX sec. è pure significativamente rappresentata dal condominio a mare di Marcello D'Olivio, le Terme marine e il Palazzo dei Congressi di Avon e Zanuso, dal complesso condominiale, delle "Case Azzurre" in Grado Città-Giardino. Tra le infrastrutture militari, il Fortino di Grado e i resti della Batteria di Porto Buso.

- Unicità nel patrimonio costiero italiano perché si tratta dell'unità lagunare più settentrionale dell'intero Mare Mediterraneo;
- Tipologie architettonica tradizionale dei casoni;
- Reticolo idroviario della Litoranea Veneta;
- Presenza di paesaggi di elevato valore simbolico, religioso, naturalistico;
- Per la bassa Pinura Friulana: la configurazione del paesaggio determina ambienti di grande importanza paesaggistica ed ecologica;
- Area archeologica di Aquileia, città romana, medioevale e patriarcale (centuriazione romana);
- Edifici e infrastrutture legate all'uso di risorgive e corsi d'acqua;
- Tessuto urbano articolato e complesso (coesistenza di tessuto medievale e moderno): Cervignano del Friuli, Bagnaria Arsa e Torviscosa (1937) Trivignano Udinese;
- Palmanova Monumento Nazionale (UNESCO), città cinquecentesca fortificata;

Caratteri positivi:

- Ottima infrastrutturazione autostradale (snodo A4-A23) e buona dotazione ferroviaria e logistica (porto regionale di San Giorgio di Nogaro e interporto di Cervignano del Friuli) che assicurano un livello di accessibilità tra i più alti in regione.
- Possibilità di integrare la tradizionale offerta turistica balneare (Grado) con la valorizzazione del patrimonio storico-culturale (Aquileia e Palmanova) e delle produzioni enogastronomiche che caratterizzano il territorio.

Caratteri negativi:

- Assorbimento degli effetti negativi derivanti dall'aumento dei flussi e della congestione stradale.
- Processo di eutrofizzazione della Laguna di Marano e Grado, classificato come sito inquinato di rilevanza nazionale.
- Modello insediativo dispersivo, che produce consumo di suoli agricoli che potrebbero essere sfruttati a livello produttivo e perdita di identità rurale ed ambientale.
- Sviluppo di attività industriali e commerciali in prossimità dei nodi infrastrutturali con rilevante trasformazione dei paesaggi e aumento della mobilità privata.

Comuni:

Aiello del Friuli
Aquileia
Bagnaria Arsa
Bicinicco
Campolongo Tapogliano
Cervignano del Friuli
Chiopris-Viscone
Fiumicello
Gonars
Grado
Palmanova
Porpetto
Ruda
San Giorgio di Nogaro
San Vito al Torre
Santa Maria la Longa
Terzo d'Aquileia
Torviscosa
Trivignano Udinese
Villa Vicentina
Visco



PALMANOVA: polo di 1° livello
Superficie (km²): 13,3
Popolazione residente (abitanti): 5430
Densità abitativa (abitanti/km²): 408,3

SAN GIORGIO DI NOGARÒ: polo di 1° livello
di progetto
Superficie (km²): 26,01
Popolazione residente (abitanti): 7755
Densità abitativa (abitanti/km²): 298,1

CERVIGNANO: polo di 1° livello
Superficie (km²): 28,5
Popolazione residente (abitanti): 13425
Densità abitativa (abitanti/km²): 471,1

Grado



Racchiude lo snodo dei due corridoi di interesse europeo "Adriatico-Baltico" e "Mediterraneo", il raccordo tra le arterie autostradali A4 e A23, nonché l'Interporto di Cervignano e si connota quale territorio nevralgico per lo sviluppo della piattaforma logistica regionale.

La rete stradale principale si sviluppa su complessivi 320,0 km di cui 27,6 di autostrade/raccordi e 105,3 di viabilità di primo livello così come individuata dal Piano regionale di settore (su 81,4 km di strade statali/regionali e 211,0 km di strade provinciali). La rete autostradale è composta dalla A4 e dalla A23 che si connettono nello snodo di Palmanova. La rete di primo livello definita dal Piano di settore è costituita dalle S.S. 14, S.R. 252, 352, 351 e S.P. 50 e 80. Sviluppi: oltre all'ampliamento della A4 con la terza corsia, è prevista dal Piano di settore la realizzazione del nuovo collegamento veloce nord/sud A4-Palmanova-Manzano e A4-Palmanova-Cervignano, nonché alcune riqualificazioni tra cui quelle del collegamento dalla ZIAC a S. Giorgio di Nogaro e da qui alla A4.

La rete ferroviaria è composta dalla linea bassa Venezia-Trieste e dal collegamento della linea Trieste-Cervignano-Udine, nonché dai raccordi con l'Interporto di Cervignano, da questo verso la zona industriale di Torviscosa e dal raccordo da S. Giorgio di N. con la ZIAC.

Sviluppi: nell'areale trova luogo l'incrocio tra i due corridoi europei, Corridoio Mediterraneo che si sviluppa con il progetto della tratta di AV/AC Portogruaro-Ronchi (comprendente in tale tratto sia tratti in nuova sede che il potenziamento/adequamento dell'esistente in particolare con la nuova connessione con l'Interporto e collegamento con linea Palmanova-Udine, nonché il raddoppio della Cervignano\Torviscosa)-Palmanova-Udine) e Corridoio Adriatico Baltico. A questo riguardo è previsto il potenziamento di tutta la linea Cervignano-Palmanova-Udine.

CIMR - Cervignano: fase di progettazione preliminare dell'autostazione adiacente alla stazione ferroviaria.

Palmanova: sola presenza della stazione ferroviaria. Considerato il particolare assetto urbanistico della città, si ritiene che il CIMR possano essere caratterizzato anche da strutture diffuse.

CICLABILE - è previsto il tratto ReCIR Alpe Adria di collegamento tra Austria, Udine, Palmanova, Cervignano, Grado. In fase di completamento i tratti dalla Val Cavanata verso Precenico, Latisana-Foci fiume Stella, Villa Manin e Palmanova.

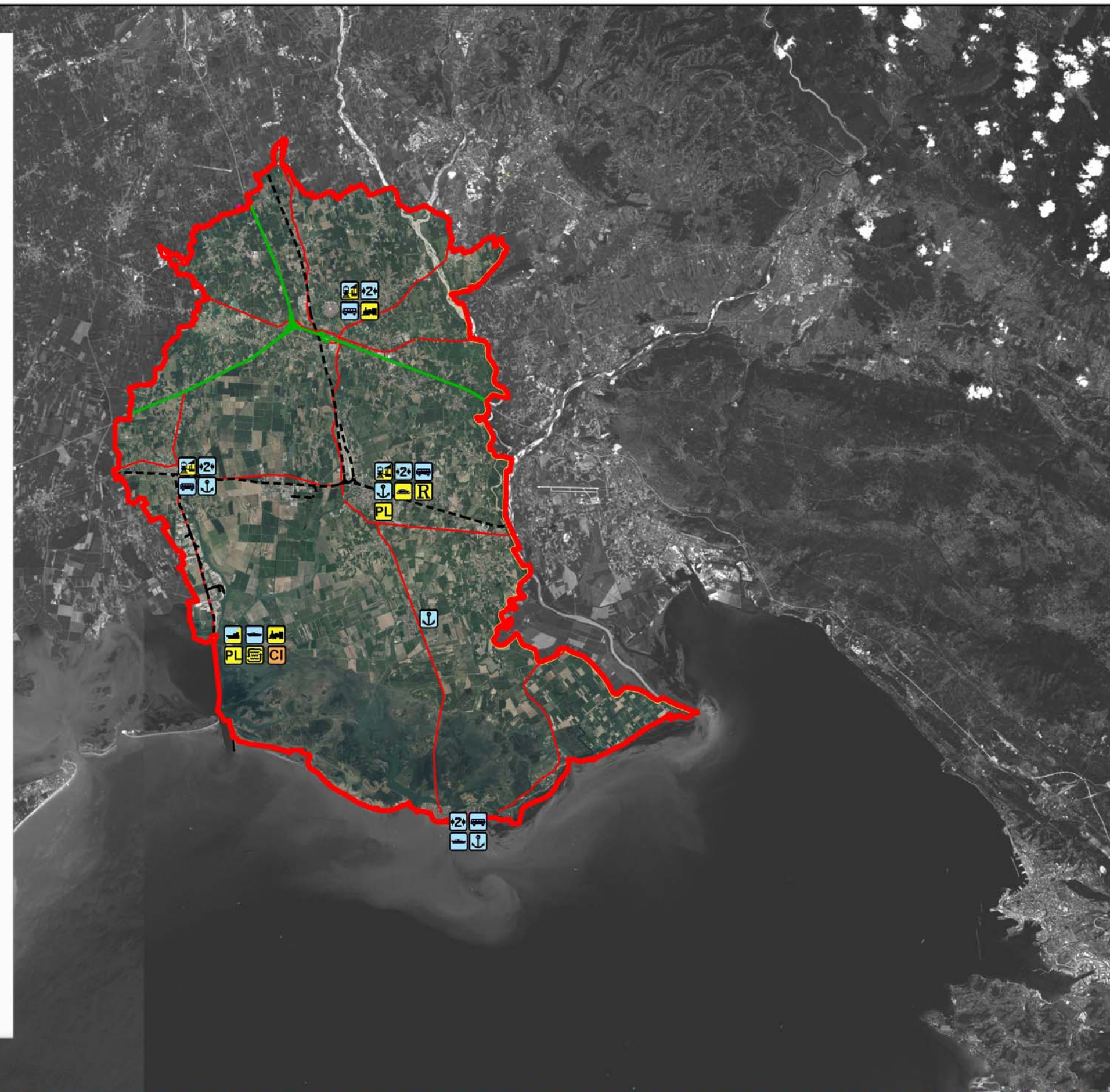
LOGISTICA - Palmanova: stazione merci; Cervignano: interporto, retroporto; S.Giorgio di Nogaro (Aussa Corno): porto, Autostrada del Mare, stazione merci.

INFRASTRUTTURE ENERGETICHE - oleodotti della SI.LO.NE che servono l'impianto di Visco. Sono presenti inoltre linee di gasdotti ed elettrodotti aerei.

E' previsto il completamento della rete di telecomunicazione a banda larga.

INDIRIZZI SPECIFICI PER LE AZIONI IN AREA VASTA:

- favorire la realizzazione dei Corridoi europei Adriatico-Baltico e Mediterraneo nel rispetto della sostenibilità ambientale, minimizzando e compensando l'impatto sull'ambiente e sulle zone ad attività agricola in particolare nelle aree attorno i comuni di Porpetto, Torviscosa, Bagnaria Arsa e Cervignano (v. tabella azioni PGT: 1.1.1);
- valutare i possibili sviluppi del territorio nella prospettiva del potenziamento del collegamento ferroviario Udine-Palmanova-Cervignano e dell'intensificazione e sviluppo di un sistema ferroviario metropolitano, nonché un adeguato livello di connettività tra poli di primo livello (v. tabella azioni PGT: 1.1.1 e 1.2.3);
- rafforzare la connettività dell'interporto di Cervignano e del porto di interesse strategico regionale di Porto Nogaro alla piattaforma logistica regionale (v. tabella azioni PGT: 1.1.1);





COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

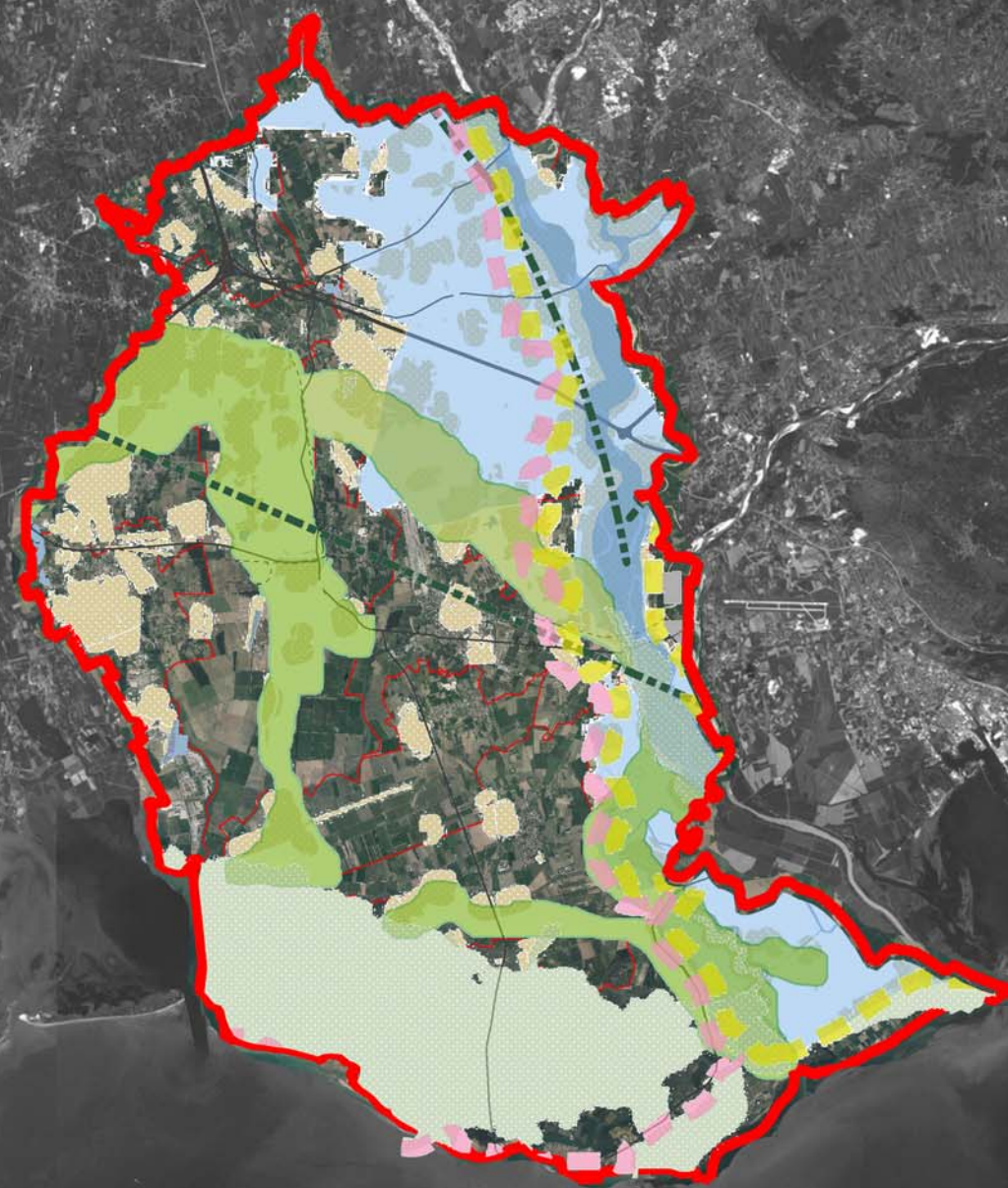
Biotopo	1,20 km ²
SIC	98,53 km ²
ZPS	85,97 km ²
Riserve Naturali	7,90 km ²
Zone Umide	140,09 km ²

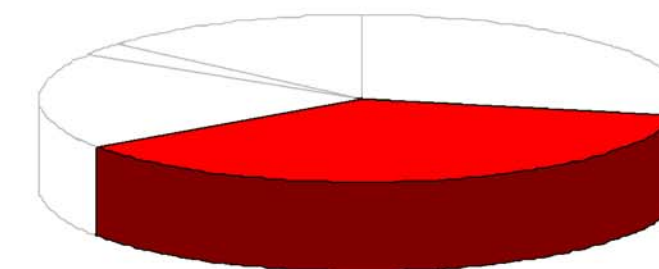
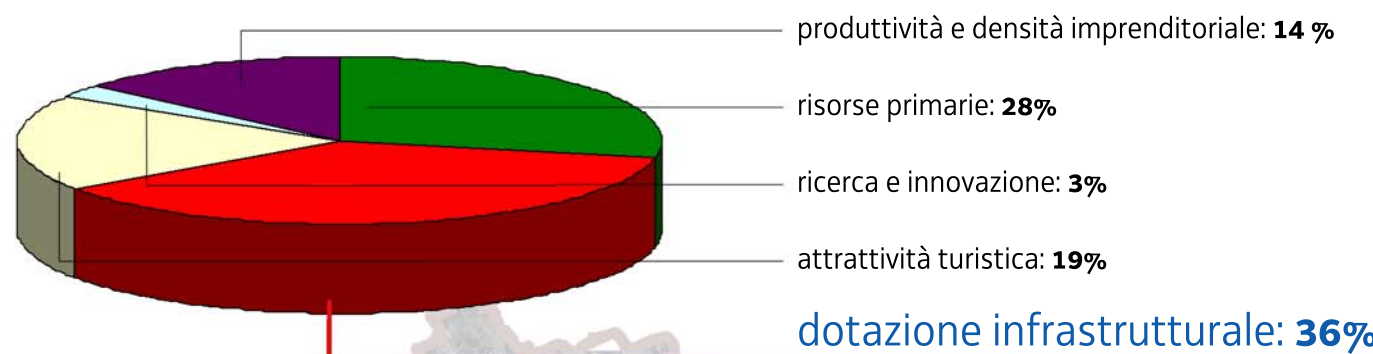
BASSA PIANURA

- Terreni particolarmente fertili grazie alla bonifiche dei primi novecento;
- Residui di zone umide, e di boschi planiziali (aree seminaturali),
- Lembi di notevole bellezza e rarità ecologica e paesaggistica;
- Paesaggio aperto dato dalla struttura agricola regolare derivante dalle opere di bonifica che consente elevata panoramicità dal mare alla laguna ai monti;
- Macchie di alberi di pino in zona Centenara a San Marco di Belvedere (presso Aquileia);
- Corridoio ecologico del fiume Isonzo;
- Paesaggio aperto dato dalla struttura agricola regolare derivante dalle opere di bonifica che consente elevata panoramicità dal mare alla laguna ai monti;
- Gli ambiti naturalistici prioritari delle Paludi di Gonars, delle Paludi di Porpetto;
- Il connettivo ecologico prioritario del Bosco dei Leoni, del Parco de' Ritter, del Bosco Boscat e Terzo, del Bosco Pradiziolo, del Bosco di Roggia Castra, del Bosco Chiarmacis, del Bosco Ronchi di Sass, della Torbiera Groi, del Bosco di Roggia Corgnolina, delle Velme del Golameto;
- La rete ecologica delle acque dei fiumi Corno, Aussa, Torre, Isonzo;
- La preponderanza di connettivo ecologico agricolo.

LAGUNA

- Sistema ambientale caratterizzato da un paesaggio seminaturale (conseguenza ai caratteri tipici della zona umida e di attività antropiche);
- Elevata varietà paesaggistica (ambienti umidi con acque con diverso grado di salinità);
- Elevata biodiversità;
- Reticolo idroviario della Litoranea Veneta;
- Caratteri tipici dell'ambiente lagunare: presenza di ampie distese salmastre intercalate alle strutture insulari emerse o semisommerse;
- Gli ambiti naturalistici prioritari della Laguna di Grado, della Val Cavanata e banco Mula di Muggia;
- Il connettivo ecologico prioritario del Relitto di Posidonia presso Grado;
- La rete ecologica delle acque dei fiumi Corno, Aussa, Torre, Isonzo;
- La preponderanza di connettivo ecologico agricolo.



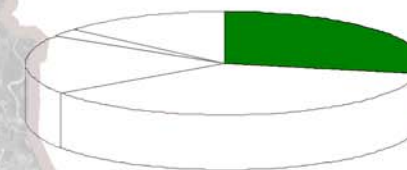


tematica settoriale prevalente: DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE

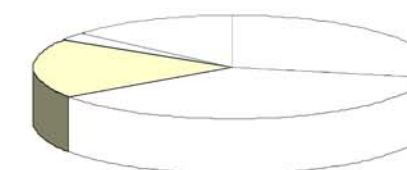
La grande infrastrutturazione autostradale e la buona dotazione logistica, inferiore soltanto a quella dell'area giuliana, rendono il sistema locale lo snodo viario della regione dotandolo di un livello di accessibilità molto elevato.



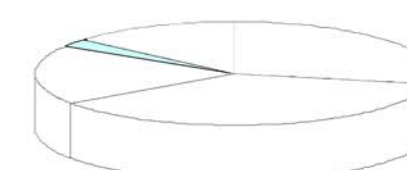
La struttura produttiva del sistema territoriale appare meno diversificata della media regionale e fortemente dipendente dal turismo stagionale. Nonostante alcuni comuni facciano parte del Distretto della sedia e del Consorzio per lo sviluppo industriale dell'Aussa Corno, infatti, la densità imprenditoriale e l'offerta di lavoro sono tra le più basse tra gli STL considerati.



Rilevante peso del settore agricolo che in alcuni comuni costituisce ancora una componente fondamentale della struttura produttiva e discreto sviluppo dell'agroalimentare, soprattutto grazie alla concessione della denominazione di origine protetta a diversi vigneti della zona di Aquileia.



La grande rilevanza turistica del sistema territoriale deriva essenzialmente dalla tradizionale offerta balneare di Grado, seconda località per numero di presenze in regione dopo Lignano, ma potrebbe essere aumentata ulteriormente attraverso la valorizzazione del patrimonio storico-archeologico di Aquileia e Palmanova e l'adeguata promozione delle eccellenze vinicole dell'area.

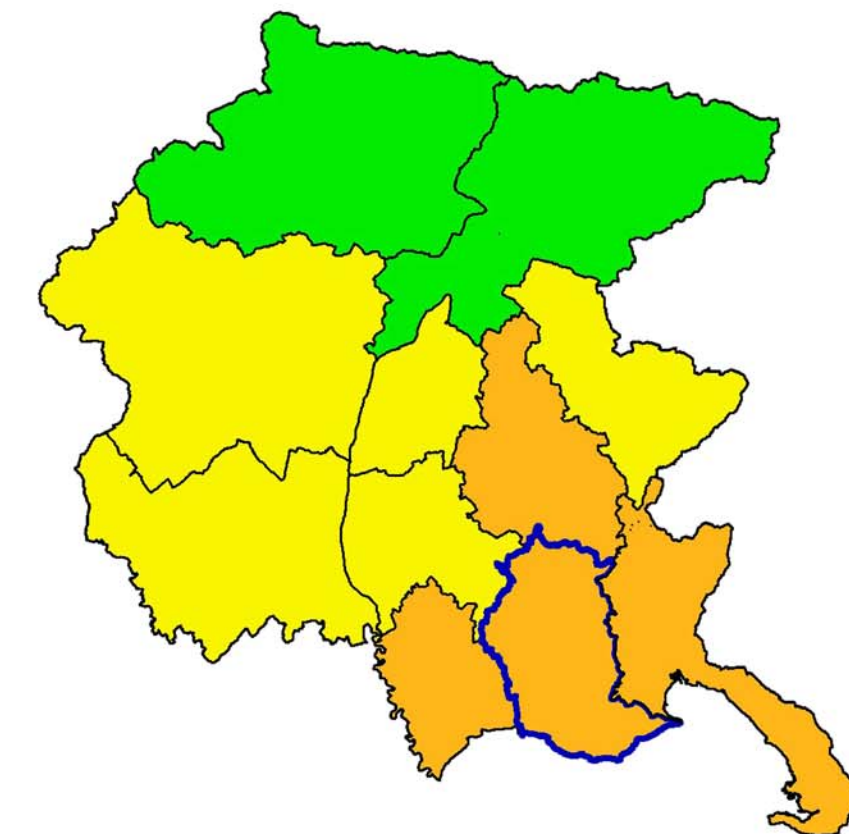


La limitata produttività dipende dalla scarsa diffusione delle attività ad elevato valore aggiunto, in particolare dei settori High Tech, che toccano il valore più basso tra quelli registrati a livello regionale.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Scadente	-0,8
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Ottimo	2
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Pessimo	-2
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Pessimo	-2
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Pessimo	-2
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-1
Certificazioni ISO 14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Scadente	-0,52
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Pessimo	-1,81
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Ottimo	+1,90
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Sufficiente	+0,05
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Sufficiente	0
Produzione di rifiuti urbani	Variazione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Buono	1
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Sufficiente	0
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Sufficiente	-0,33
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Sufficiente	0
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Sufficiente	-0,43
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Scadente	-1

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Scadente	Sufficiente
-0,53	-0,41



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta che si incentra sui poli di Cervignano del Friuli, Palmanova e San Giorgio di Nogaro si caratterizza per un giudizio complessivo sufficiente applicando la media matematica: considerando la media di giudizio ponderato, invece, il bilancio complessivo si assesta su un giudizio scadente.

A caratterizzare il bilancio ambientale sono prevalentemente gli indicatori giudicati sufficienti (6 sui 17 totali), controbilanciati pesantemente dagli indicatori giudicati scadenti e pessimi, entrambi in numero di 4 sul totale dei 17 indicatori che formano il core-set di valutazione. Le valutazioni positive riguardano un indicatore giudicato buono e due giudicati ottimi.

L'area vasta presenta caratteristiche ambientali di media qualità, associate a giudizi sufficienti, in relazione ad un valore di pressione antropica media, ad un valore di impermeabilizzazione del suolo che di poco si discosta dal valore medio regionale, ad un ricorso alla raccolta differenziata di rifiuti urbani non negativo (sebbene ancora inferiore all'obiettivo normativo nazionale) e ad un valore di pressione infrastrutturale in linea con il dato regionale. Risultano sufficienti, anche se non pienamente, sono gli aspetti inerenti la presenza di piste ciclabili e la tutela dell'inquinamento acustico. Pesano in negativo sul bilancio ambientale in particolare la scarsa presenza di aree boscate, la prevalenza sul territorio di un valore ecologico molto basso e la presenza di attività industriali particolarmente impattanti. Scadenti risultano le tematiche legate alle certificazioni ambientali e gli aspetti legati all'età e alla composizione della popolazione residente. A controbilanciare in positivo si hanno in particolare l'ottima presenza di superfici agricole utilizzate e un valore di fragilità ambientale prevalente molto bassa, nonché una buona tendenza di riduzione della produzione di rifiuti urbani.



Superficie (km²): 354,4
Popolazione residente (abitanti): 43721
Densità abitativa (abitanti/km²) 159,9

La localizzazione geografica di Latisana evidenzia una situazione territoriale molto particolare: la presenza contigua di un polo di primaria importanza turistica qual è Lignano Sabbiadoro. La presenza sul proprio territorio comunale di darsene portano Latisana a ricoprire un posto di primo livello nell'offerta turistica europea nel settore della nautica.

La presenza di assi di collegamento viario di grande rilevanza sono naturali valvole di sfogo dei traffici da e per Lignano e Bibione; si evidenziano i servizi collegati non solo alla distribuzione commerciale, ma anche alla sanità ed assistenza nonché ai servizi finanziari.

L'insediamento di Lignano presenta un' economia basata sul turismo costiero e un'accentuata espansione edilizia, vantando un complesso di infrastrutture nautiche da diporto.

Fuori dai centri urbani permangono insediamenti agrari di origine antica a partire dalle tracce di centuriazione e di viabilità di epoca romana. Le bonifiche moderne hanno modificato il paesaggio paludoso delle risorgive: continua infatti l'espansione di aree industriali e commerciali ed una proliferazione diffusa di reti di infrastrutture energetiche e tecnologiche aree di distribuzione.

Il STL afferente il polo di primo livello di Latisana, si classifica tra quelli a bassa intensità relazionale, con poco più di 9.000 spostamenti pendolari interni regionali complessivamente interessati. È caratterizzato dall'influenza delle interrelazioni con altri sistemi territoriali, in particolare dall'interno verso polarità esterne (55,6%) come quella del comune capoluogo provinciale di Udine. Le relazioni più rilevanti si incentrano su Latisana (la relazione Latisana-Lignano è la più importante) e su polarità di rango inferiore i cui areali di reciproca influenza si sovrappongono in forma più debole a quelli di altri STL. Di rilievo la componente pendolare interregionale tra Latisana e i comuni veneti più prossimi.

COMPONENTI TERRITORIALI e STORICO PAESAGGISTICHE

Le vocazioni paesaggistiche –territoriali dei questo STL si articolano fra due ambienti di pianura molto simili ma non identici in quanto caratterizzati, il primo, dallo sbocco al mare e il secondo dall'approdo nella Laguna di Marano.

Latisana posta sulla via romana (Via Annia) che giungeva fino ad Aquileia, presenta un tessuto urbano moderno complesso; a Marano si trovano diversi edifici dell'epoca della Serenissima, ed il più importante è la Loggia Maranese. Costeggiando invece le anse del Tagliamento verso la foce Lignano Sabbiadoro è la più importante e rinomata località di turismo balneare dell'ambito e della Regione. Marano è il centro urbano sulle rive della Laguna, abitato fin da epoche remote. Le sue valli da pesca, costituiscono un fertile sito paleontologico ed archeologico del Neolitico, dell'Eneolitico e dell'Età del Bronzo Antico.

Resti di antichi tracciati stradali quali la via Annia, antica strada romana che congiungeva Concordia Sagittaria con Aquileia, sono stati rintracciati nel territorio municipale di Marano presso le Foci del Turgnano.

In generale i centri rurali sono ben conservati. Il paesaggio risulta segnato dalla presenza di mulini, magli, strutture protoindustriali residuali (attività storica di lavorazione del lino e della canapa). I centri minori hanno mantenuto l'antico impianto urbanistico (edifici con affaccio su strada e corte interna) e la tipologia rurale locale (commistione tra tipologia dell'alta e bassa pianura friulana), logge e ballatoi in legno, murature in pietra. A livello ambientale, le risorgive del Fiume Stella rappresentano uno dei più interessanti fenomeni naturali della bassa pianura friulana; è formato da vaste estensioni di zone umide sopravvissute alle bonifiche ed alle conseguenti riduzioni degli habitat naturali.

Tra gli altri si segnalano:

- A Rivignano, nelle frazioni di Flambruzzo e Ariis permangono immobili di notevole interesse culturale, come la villa Badoglio e e quella Ottelio-Savorgnan;
- Palazzolo dello Stella Casa del Marinaretto, sede espositiva di reperti archeologici risalenti al Neolitico;
- Colonizzazioni agrarie antiche;
- Fiume Stella (di risorgiva) di eccezionale valore paesaggistico e ambientale.

Caratteri positivi:

- Notevole dotazione e rilevanza turistica derivante dalla grande capacità attrattiva del Comune di Lignano dove si concentrano oltre il 40% delle presenze totali registrate in regione.
- Considerevole dinamismo imprenditoriale e buona offerta di posti di lavoro.
- Presenza di attività manifatturiere innovative operanti in settori Medium High Tech.
- Il fiume Tagliamento viene ritenuto un ecosistema estremamente prezioso: è considerato l'ultimo corridoio fluviale morfologicamente intatto delle Alpi. La diversità dei microambienti presenti determina un elevatissimo grado di biodiversità e quindi di eccezionale importanza come riserva genetica.

Caratteri negativi:

- Processo di eutrofizzazione della Laguna di Marano e Grado, classificato come sito inquinato di rilevanza nazionale.
- Modello insediativo dispersivo, che produce consumo di suoli agricoli che potrebbero essere sfruttati a livello produttivo e perdita di identità rurale ed ambientale.
- Sviluppo di attività industriali e commerciali in prossimità dei nodi infrastrutturali con rilevante trasformazione dei paesaggi e aumento della mobilità privata.
- Mancanza di collegamenti del trasporto pubblico locale verso le località balneari quindi fenomeni di congestione stradale durante la stagione estiva.

Comuni:

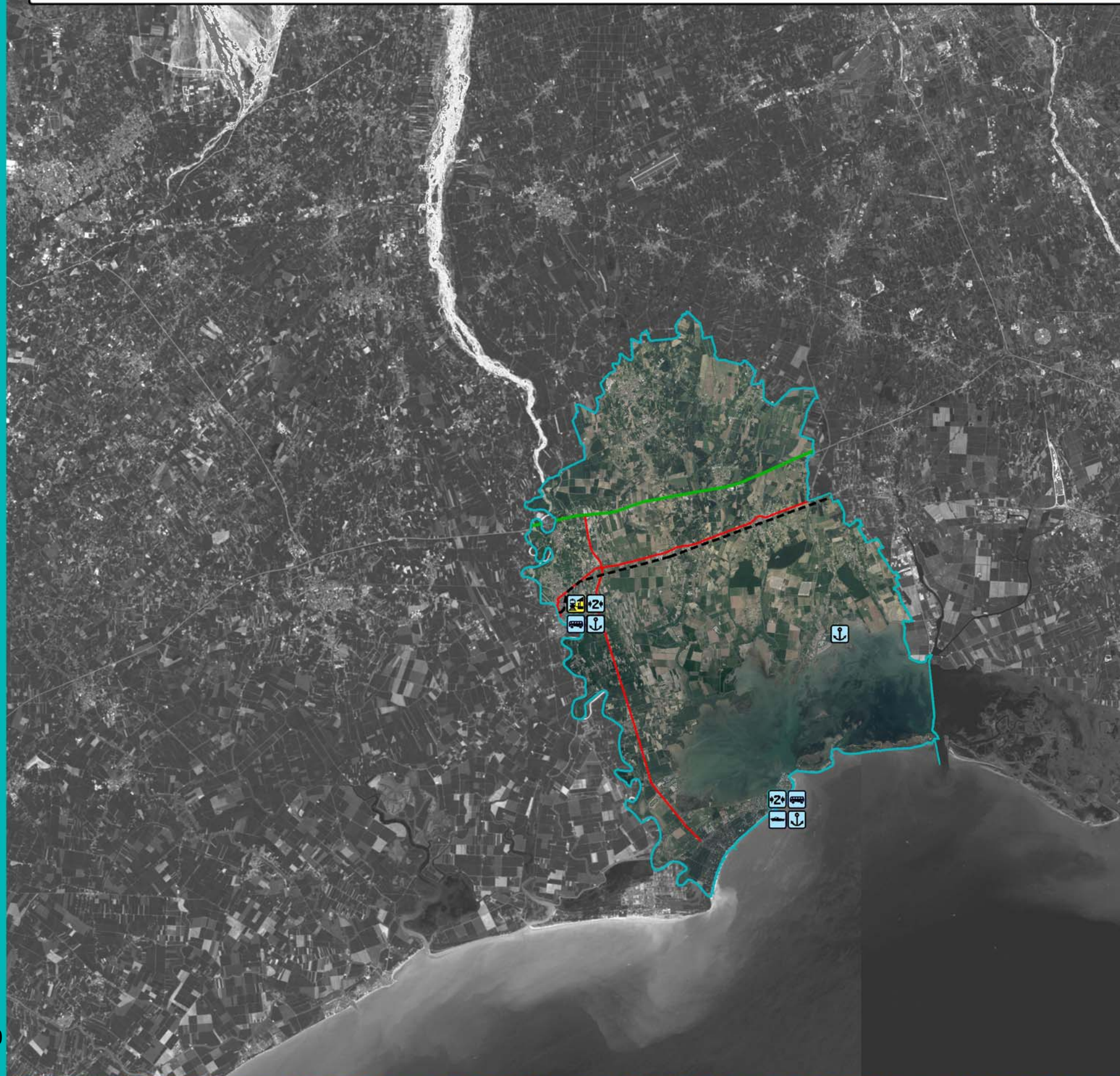
Carlino
Latisana
Lignano Sabbiadoro
Marano Lagunare
Muzzana del Turgnano
Palazzolo dello Stella
Pocenia
Precenico
Rivignano
Ronchis
Teor



LATISANA: polo di 1° Livello
Superficie (km²): 42,2
Popolazione residente (abitanti): 13802,0
Densità abitativa (abitanti/km²): 327,1

Marano Lagunare

Lignano Sabbiadoro



Territorio che sarà interessato da ricadute connesse al previsto attraversamento da parte del corridoio AV/AC Mediterraneo, e per cui risulta determinante l'innalzamento della qualità e sicurezza nella connettività con il polo turistico di Lignano.

La rete stradale principale si sviluppa su complessivi 149,9 km di cui 14,6 di autostrade/raccordi e 32,8 di viabilità di primo livello così come individuata dal Piano regionale di settore (su 37,8 km di strade statali/regionali e 97,5 km di strade provinciali).

La rete autostradale è composta dalla A4. La rete di I livello definita dal Piano di settore è costituita dalle S.S. 14, dalla S.R. 354 e dal suo proseguimento verso la A4.

Sviluppi: oltre all'ampliamento della A4 con la terza corsia, è prevista dal Piano di settore la riqualificazione della 14 e della 354 per Lignano.

La rete ferroviaria è composta dalla linea bassa Venezia-Trieste.

Sviluppi: l'areale è interessato dal passaggio del Corridoio Mediterraneo che si sviluppa con il progetto dell'AV/AC tratto Portogruaro-Ronchi in nuova sede in affiancamento all'autostrada. Il Piano di settore prevede inoltre l'adeguamento piano-altimetrico della linea storica Venezia-Trieste presso Latisana.

CIMR - Latisana: è costituito da strutture integrate per quanto riguarda l'interscambio ferro-gomma. Le strutture sono poste in adiacenza ma si sottolinea la mancanza di un collegamento diretto.

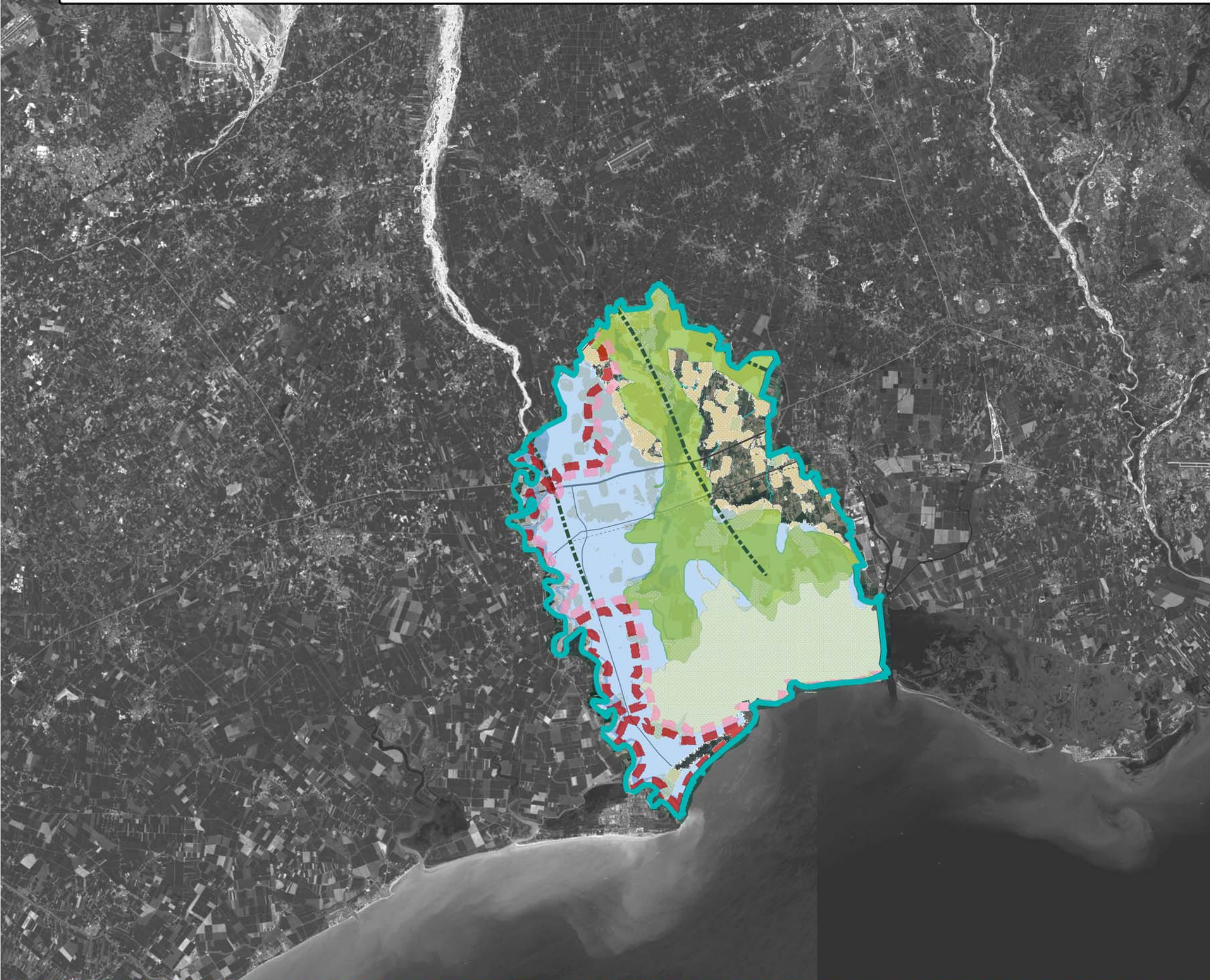
CICLABILE - è stato realizzato l'anello di ciclovie interessante il comune di Lignano della Ciclovie del mare Adriatico (ReCIR), sono inoltre previsti i tratti Ciclovie del Mare Adriatico diramazioni Precenicco- Foci fiume Stella, Latisana, Lignano, ancora da finanziare come pure il tratto Ciclovie del Tagliamento di collegamento da Pinzano, Spilimbergo, Ponte della Delizia, Latisana, Lignano.

INFRASTRUTTURE ENERGETICHE - Sono presenti linee di gasdotti ed elettrodotti.

Per quanto riguarda la banda larga e la previsione di interventi di realizzazione di tali infrastrutture per le aree di territorio da S. Giorgio di Nogaro a Ronchis così come le aree interessate dai comuni di Pocenia e Rivignano mentre conferite ma non ancora aggiudicate le delegazioni interessanti il comune di Carlino e Latisana.

INDIRIZZI SPECIFICI PER LE AZIONI IN AREA VASTA:

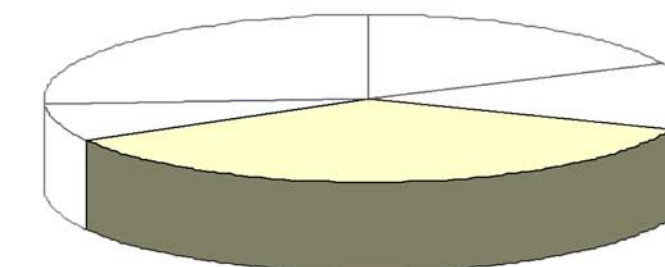
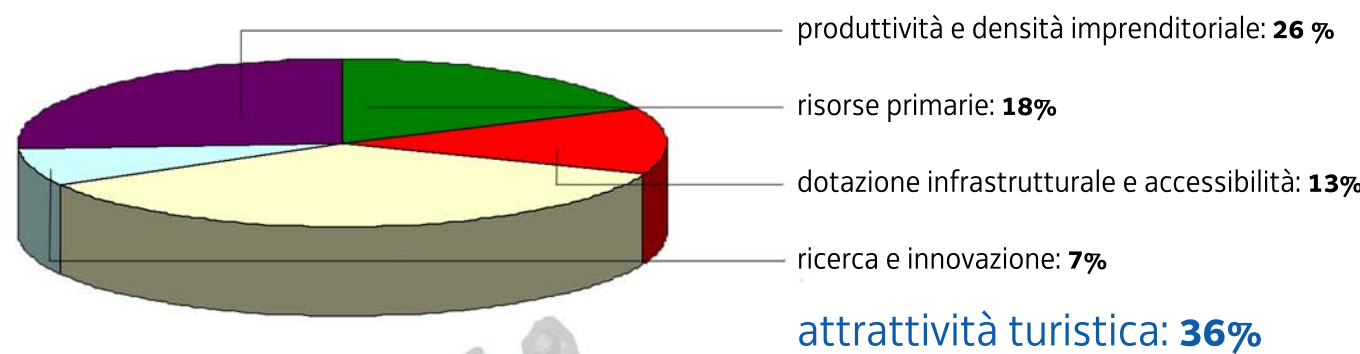
- favorire la realizzazione del Corridoio europeo Mediterraneo nel rispetto della sostenibilità ambientale, minimizzando e compensando l'impatto sull'ambiente e sulle zone ad attività agricola (v. tabella azioni PGT: 1.1.1);
- valutare i possibili sviluppi del territorio anche nella prospettiva dell'innalzamento dei livelli di qualità e sicurezza della connettività tra il polo di primo livello di Latisana e il polo turistico di Lignano, e con il fine di offrire un adeguato servizio pubblico impostato su ferro/gomma (v. tabella azioni PGT: 1.2.3).



COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

Biotopo	1,24 km²
SIC	91,48 km²
ZPS	81,04 km²
Riserve Naturali	15,00 km²
Zone Umide	95,95 km²

- Ruolo fondamentale assume il reticolo idrografico del fiume Tagliamento nella configurazione del paesaggio che determina ambienti diversi legati all'acqua di grande importanza paesaggistica ed ecologica (presenza di manufatti legati all'acqua, olle, fontanili, torbiere, praterie umide, canneti, boschi ripariali);
- Foci del Tagliamento come complesso d'ambiente di ricchezza ineguagliata per i caratteri geomorfologici, paesaggistici, storici e fito-faunistici. All'interno vi si riscontra la distesa di arenili, dune sabbiose, paludi retrodunali, boscaglie termofile e igrofile, nonché superfici a prato stabile e orticoltura;
- La flora e la fauna comprendono elementi di origine assai diversa (mediterranea, balcanica, steppica e atlantica);
- Paesaggio segnato da elementi vegetali (alberature di platani, salici in filare, siepi arbustive ed arboree);
- Paesaggio vegetazionale e rurale;
- Colonizzazioni agrarie antiche;
- Residui di bosco planiziale;
- Fiume Stella (di risorgiva) di eccezionale valore paesaggistico e ambientale;
- Gli ambiti naturalistici prioritari delle Risorgive dello Stella, delle anse del fiume Stella, della Pineta di Lignano, della Laguna di Marano;
- Il connettivo ecologico prioritario di Selvuccis e Prat dal Top, del Bosco Sacile, del relitto di bosco bando di Carlino, dei relitti di Bosco Bando di Precenico, dei Boschi di Carlino;
- La rete ecologica delle acque dei fiumi Tagliamento e Stella;
- La preponderanza di connettivo ecologico agricolo;
- Le sedi di strutture pubbliche di gestione (strutture attrezzate e aree ripristinate connesse alla rete ecologica di Carlino, Palazzolo dello Stella, Marano Lagunare, Bertolo).

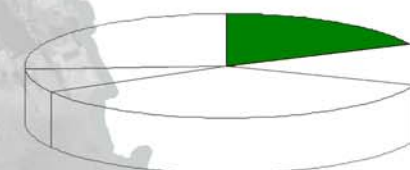


tematica settoriale prevalente: ATTRATTIVITA' TURISTICA

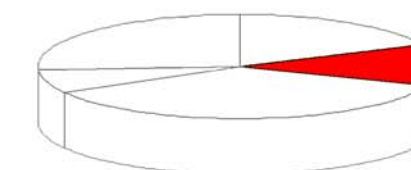
Predominanza del sistema di area vasta nei confronti di tutti gli altri STL regionali dovuta essenzialmente alla presenza di Lignano, che risulta il primo comune della regione in termini di strutture ricettive (dotazione), di occupati nei settori connessi al turismo (profilo) e, soprattutto, di presenze registrate (domanda). Possibilità di integrare tale offerta a livello ambientale con la rivalutazione delle riserve naturali della Valle Canal Novo e della Foce dello Stella.



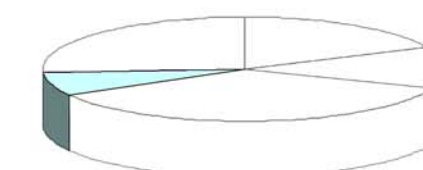
La grande vivacità del settore turistico e la presenza in alcuni comuni del Distretto della componentistica e della termoelettromeccanica permette al sistema di raggiungere la densità imprenditoriale più elevata della regione e un'offerta di lavoro inferiore soltanto al territorio Udinese.



Grande rilevanza del settore agricolo che rappresenta una parte fondamentale della struttura produttiva di alcuni comuni come Marano Lagunare e Carlino, dove vale rispettivamente il 31% e il 13% del valore aggiunto totale. L'agroalimentare, invece, pur non essendo altrettanto importante presenta grandi potenzialità legate alla valorizzazione delle produzioni vinicole alle quali è stata riconosciuta la denominazione di origine controllata.



Nonostante la limitata infrastrutturazione viaria e la mancanza di strutture logistiche, il sistema si caratterizza per una discreta accessibilità autostradale e aeroportuale legata alla vicinanza con lo scalo internazionale di Venezia. I tempi per raggiungere la ferrovia sono invece piuttosto alti poiché l'unica stazione che offre un servizio adeguato è quella di Latisana-Lignano-Bibione.

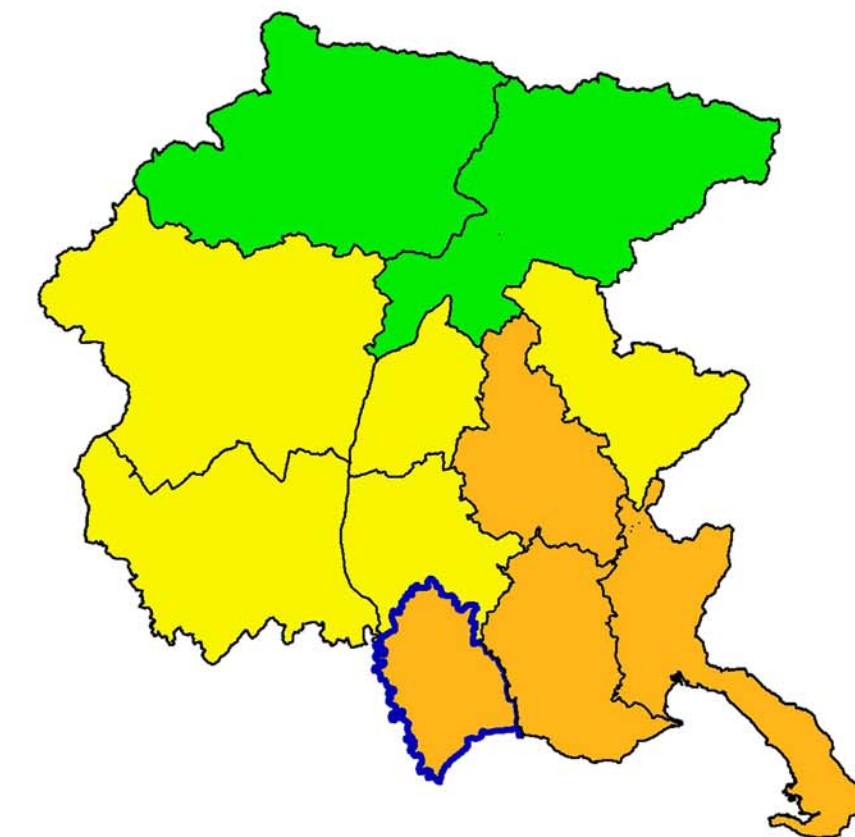


La mancanza di offerta universitaria e di centri di ricerca scientifica non hanno impedito lo sviluppo di alcune grandi imprese innovative operanti perlopiù in comparti manifatturieri classificabili come Medium High Tech.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Sufficiente	-0,5
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Ottimo	+2
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Pessimo	-2
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Buono	+1
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Ottimo	+2
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-0,82
Certificazioni ISO14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Scadente	-0,55
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Pessimo	-1,64
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Ottimo	+1,82
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Sufficiente	0,09
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Sufficiente	0
Produzione di rifiuti urbani	Variatione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Ottimo	+2
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Scadente	-1
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Scadente	-0,82
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Buono	+1
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Scadente	-0,64
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Buono	+1

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Scadente	Sufficiente
-0,53	+0,17



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta che si incentra sul polo di Latisana si caratterizza per un giudizio complessivo sufficiente, applicando la media matematica. Considerando la media di giudizio ponderato, invece, il bilancio complessivo si assesta su un giudizio scadente. Si evidenzia, nell'ambito del bilancio, la presenza di valori di giudizio distribuiti in modo piuttosto equilibrato attorno a una media sufficiente (3 indicatori sui 17 che compongono il core-set), con una leggera prevalenza di tematiche valutate scadenti (5 indicatori su 17), pur presentando pochi indicatori giudicati pessimi (2 su 17) e diversi indicatori che si attestano su una valutazione ottima (4 su 17) o buona (3 su 17). L'area vasta presenta aspetti ambientali di media qualità, associati a giudizi sufficienti, in relazione all'impermeabilizzazione del suolo vicina alla media regionale ed alle interferenze ambientali dovute alle pressioni antropiche; risultano sufficienti, anche se non pienamente, gli aspetti inerenti all'età elevata della popolazione residente.

Pesano molto in negativo sul bilancio ambientale in particolare l'estensione di superfici boscate molto inferiore rispetto alla media regionale e gli aspetti relativi ai processi ecologici che contribuiscono al mantenimento dell'integrità degli habitat e degli ecosistemi. Scadenti risultano le tematiche legate alle certificazioni ambientali, alla presenza di piste ciclabili sul territorio, alla tutela dell'inquinamento acustico e soprattutto della pratica della raccolta differenziata di rifiuti urbani. A controbilanciare in positivo si hanno in particolare gli ottimi valori relativi alla produzione di rifiuti urbani, all'estensione delle superfici agricole utilizzate, alla prevalente fragilità ambientale molto bassa ed alla presenza moderata di stabilimenti produttivi particolarmente impattanti. Si evidenzia che risultano positivi anche gli aspetti legati alla composizione della popolazione residente ed alla pressione della rete infrastrutturale in aree protette.



Superficie (km²): 420
Popolazione residente (abitanti): 52103
Densità abitativa (abitanti/km²): 124,1

L'economia dell'area attorno al polo di Codroipo si basa sulla piccola e media industria e sul lavoro artigianale diffusi sul territorio e su una articolata rete di servizi a supporto delle strutture produttive. È seguendo questa vocazione che tale realtà ha saputo inserirsi nel contesto produttivo del medio Friuli, consolidando la propria vocazione commerciale e di centro erogatore di servizi. Nel corso degli ultimi decenni esso si è configurato come polo di attrazione nei confronti dei piccoli paesi dell'area, a testimonianza del ruolo residenziale acquisito e favorito anche dalla equidistanza tra i centri di Udine e Pordenone.

La crescita demografica ha permesso a Codroipo di consolidare il proprio ruolo di centro di servizi a prevalenza commerciale. Infatti negli ultimi cinquant'anni, la trasformazione e la riconversione avvenute nel mondo agricolo hanno progressivamente ridimensionato la rilevanza del settore primario e dalle attività industriali ad essa connesse.

Inoltre ulteriore caratteristica di questo STL sono i borghi sviluppati lungo la strada "napoleonica" (S.S. 252 di Palmanova), a testimonianza della tradizione insediativa locale, che vede il susseguirsi di nuclei compatti di piccole e medie dimensioni.

Nei riordini fondiari degli anni '70 - '80 è possibile leggere la distesa continua dei campi orientata in modo uniforme che ha cancellato i segni dell'antico particellare. Forme edilizie e frazionamenti moderni connotati dalla presenza di aziende agricole e impianti industriali hanno annullato l'organizzazione agraria tradizionale dell'area, che resta tuttavia ancora visibile nelle aree adiacenti ai centri abitati.

Il STL, di riferimento al polo di primo livello di Codroipo, si classifica tra quelli a media intensità di relazioni pendolari, con circa 16.000 spostamenti totali interessati, interni al FVG. L'areale denota una marcata prevalenza di spostamenti di scambio con altri sistemi territoriali, in particolare verso l'esterno (il 77% della mobilità totale generata) e prevalentemente con destinazione Udine. La rete degli spostamenti più importanti si configura complessivamente con un elevato numero di relazioni verso l'esterno, alcune anche verso la destra Tagliamento, e dal sistema incentrato su Codroipo quale polo attrattore, fatto salvo la sua relazione prevalentemente inversa con Udine.

COMPONENTI TERRITORIALI E STORICO PAESAGGISTICHE

Il STL si presenta come una vasta area prevalentemente pianeggiante. All'interno di essa si individuano tre componenti caratterizzanti il territorio: la tradizione agricola, ancora molto presente nell'economia locale; la presenza di ville storiche di particolare rilievo; la tradizione di attività manifatturiere attualmente rappresentate da realtà produttive metalmeccaniche e chimico-farmaceutiche.

Inoltre si registrano tre livelli identitari e di riconoscibilità del territorio: le terre di risorgive, oratori e pievi, mulini e rogge, e la produzione del formaggio montasio, marchio fortemente legato al territorio codroipese.

Una vasta e fertile zona archeologica tra Codroipo, Camino al Tagliamento e Varmo è stata oggetto di importanti rinvenimenti dell'Età del Ferro e Bronzo.

Lungo l'antico tracciato stradale della romana Crescentia, che costeggiava il Tagliamento, sorgeva un articolato, complesso castellologico (Varmo di Sopra e Varmo di Sotto, Belgrado, Madrisio, etc.), a difendere strategicamente il territorio. Tra i castelli sorti a Varmo vanno ricordati: Castelli di Varmo Superiore e Inferiore; Castellaruto; Castello di Guardiagioiosa; Castello di Floraval.

Varmo conserva i caratteri dell'architettura rurale, nell'impianto urbano dei secoli XVI-XVII, con diversi elementi emergenti, quali case padronali di indubbio interesse storico-artistico.

Ulteriori elementi che caratterizzano il paesaggio sono sicuramente le ville venete, tipologia di residenza sviluppatasi nelle aree agricole dei domini di terraferma della Repubblica di Venezia: infatti nella frazione Passariano si trova villa Manin, l'ultima residenza dei dogi di Venezia in Friuli, al cui interno oggi è presente un progetto di arte contemporanea.

Camino è particolarmente conosciuta per la sua antica tradizione dei maestri organari.

Nella frazione di Glaunicco si possono ammirare degli edifici di particolare interesse storico e architettonico come il Mulino di Glaunicco sul fiume Varmo.

La borgata di Sedegliano si trovava sul tracciato di una strada costruita durante l'impero di Augusto, che da Concordia Sagittaria, passando per Codroipo, si dirigeva a San Daniele e si congiungeva con la Via Julia Augusta.

Vanno considerati inoltre:

- Testimonianze di esperienze novecentesche di pianificazione unitaria di insediamenti e paesaggio agricolo;
- Ville padronali, loro pertinenze e strutture murarie a delimitazione dei campi coltivati (Villa Manin);
- Colonizzazioni agrarie antiche;
- Fiume Stella (di risorgiva) di eccezionale valore paesaggistico e ambientale;

Caratteri positivi:

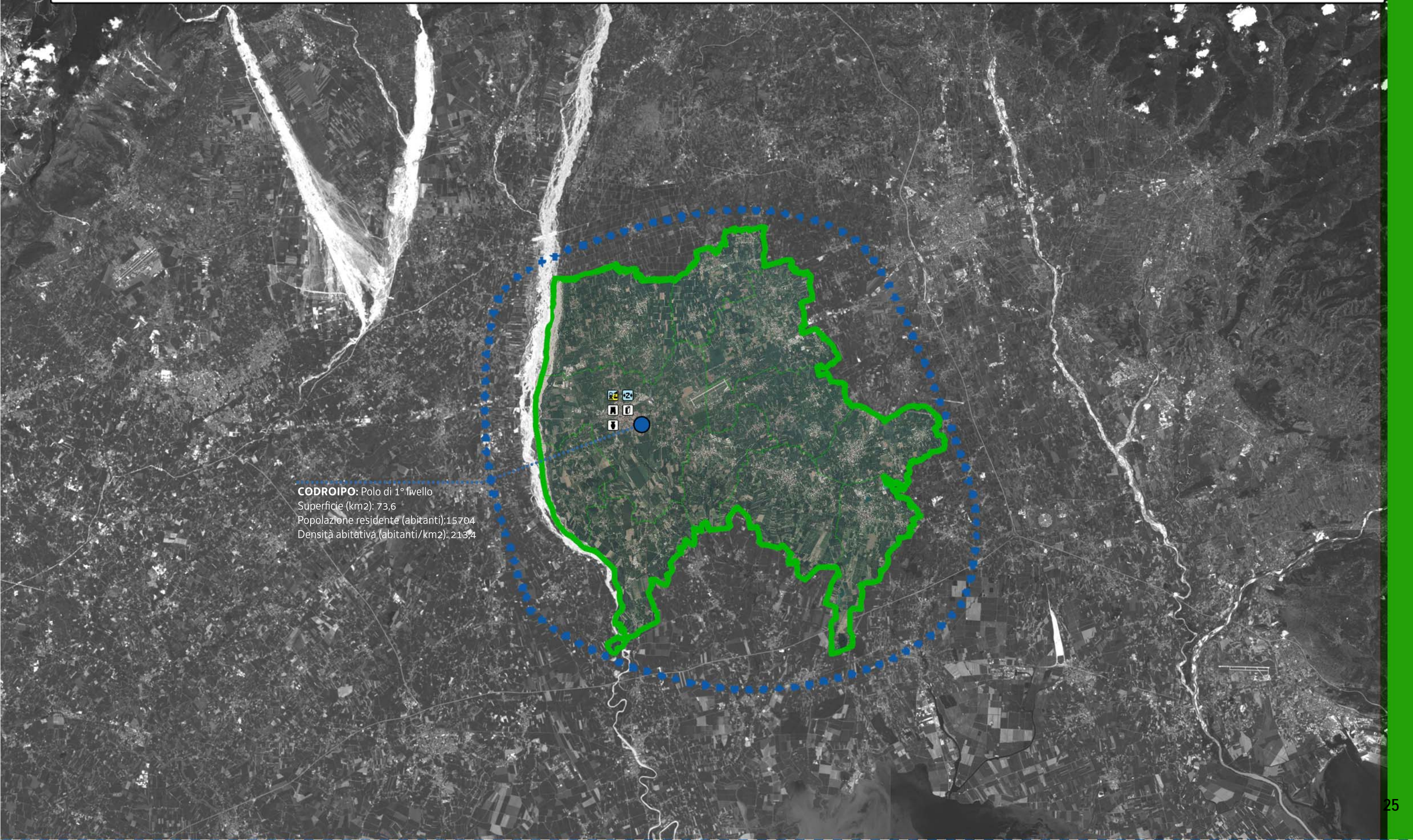
- Rilevanza della produzione agricola e agroalimentare e mantenimento dell'identità rurale del territorio.
- Discreto livello di infrastrutturazione e accessibilità.
- Presenza di attività manifatturiere innovative operanti in settori Medium High Tech.

Caratteri negativi:

- Sviluppo di attività industriali e commerciali in prossimità dell'infrastruttura viaria con rilevante trasformazione dei paesaggi e aumento della mobilità privata.
- Problemi di inquinamento e impoverimento dei suoli derivanti dal carattere intensivo dell'agricoltura.

Comuni:

Brasiliano
Bertiolo
Camino al Tagliamento
Castions di Strada
Codroipo
Lestizza
Mereto di Tomba
Mortegliano
Sedegliano
Talmassons
Varmo



.....
CODROIPO: Polo di 1° livello
Superficie (km2): 73,6
Popolazione residente (abitanti):15704
Densità abitativa (abitanti/km2): 213,4



Sistema territoriale con buona dotazione infrastrutturale caratterizzato in particolare dal passaggio della Pontebbana S.S. 13 e della linea ferroviaria Pordenone-Casarsa-Udine.

La rete stradale principale si sviluppa su complessivi 266,9 km di cui 68,6 di viabilità di primo livello così come individuata dal Piano regionale di settore (su 60,9 km di strade statali/regionali e 204,2 km di strade provinciali). Non vi è presenza di rete autostradale (se non per un breve tratto di circa 1,8 km che attraversa a sud il comune di Castions di Strada), mentre la rete di I livello definita dal Piano di settore è costituita dalla S.S. 13, dalle S.R. 463 e 252 e dalla S.P. 95 e 10.

Sviluppi: è prevista dal Piano di settore la realizzazione del nuovo collegamento "tangenziale sud di Udine" che ha inizio nei pressi di Basiliano, nonché la riqualificazione (adeguamento e ristrutturazione in sede o con varianti) delle statali e regionali costituenti viabilità di primo livello.

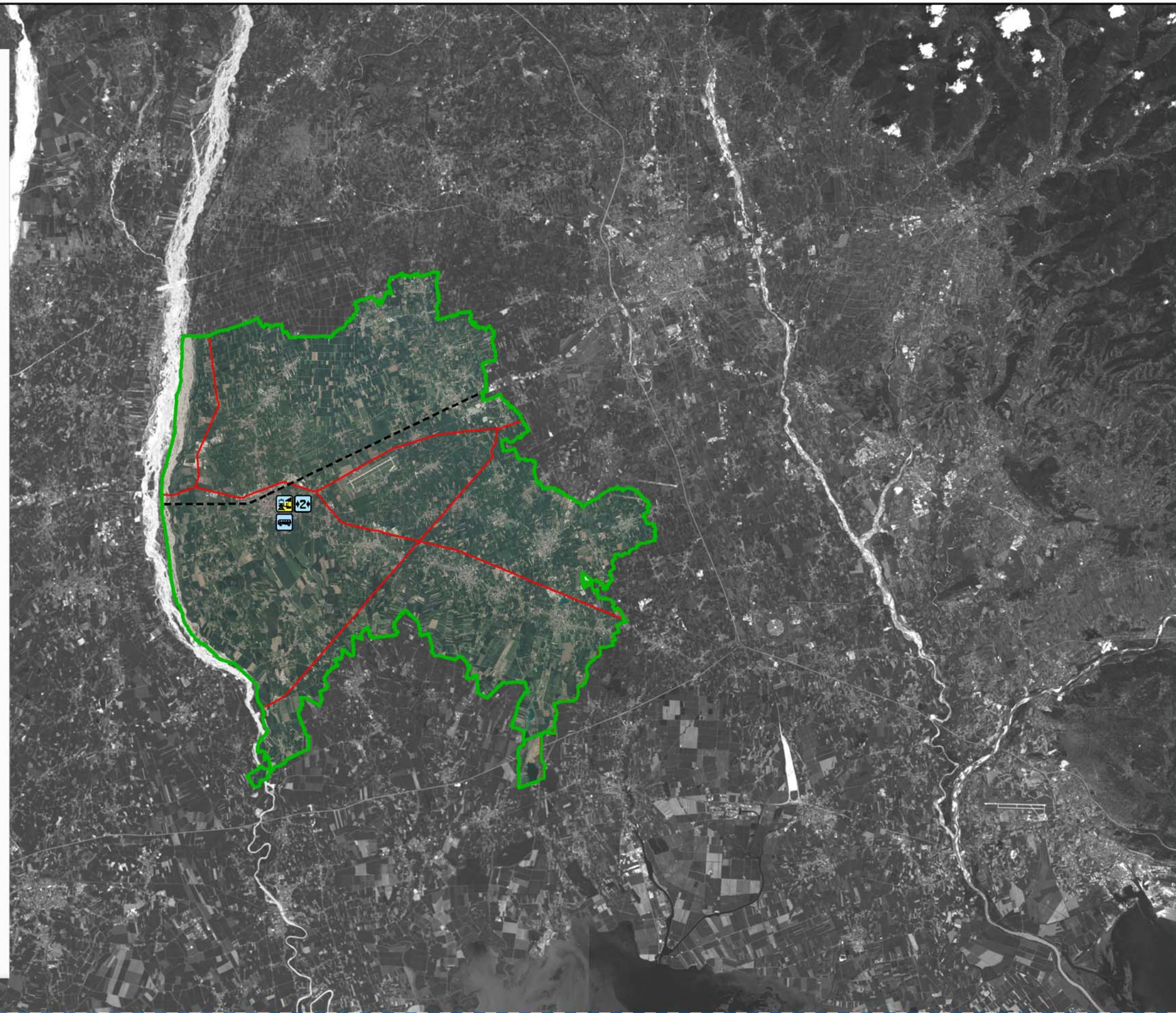
La rete ferroviaria è costituita dalla linea alta Pordenone-Udine.

CIMR - Codroipo: è costituito da strutture integrate per quanto riguarda l'interscambio ferro-gomma.

CICLOVIA - il territorio è interessato dalla Ciclovía della pianura e del natisone FVG_4, di cui il tratto da Codroipo verso S.Daniele, per quanto riguarda l'area dell'STL è stato realizzato, i tratti Codroipo-Udine e Codroipo-Palmonava sono da finanziare. E' pure da finanziare la Ciclovía FVG_3 di collegamento Codroipo-Pordenone e la tratta della FVG_6 Ciclovía del Tagliamento da Spilimbergo verso Latisana interessante l'STL.

INFRASTRUTTURE ENERGETICHE - Sono presenti linee di gasdotti ed elettrodotti aerei.

Per quanto riguarda la banda larga e la previsione di interventi di realizzazione di tali infrastrutture sono previsti diversi interventi finanziati con mutuo regionale sulla linea da Udine verso Pordenone, altre linee nord-sud sono già conferite e una di collegamento Camino al Tagliamento-Rivignano è ancora da aggiudicare.

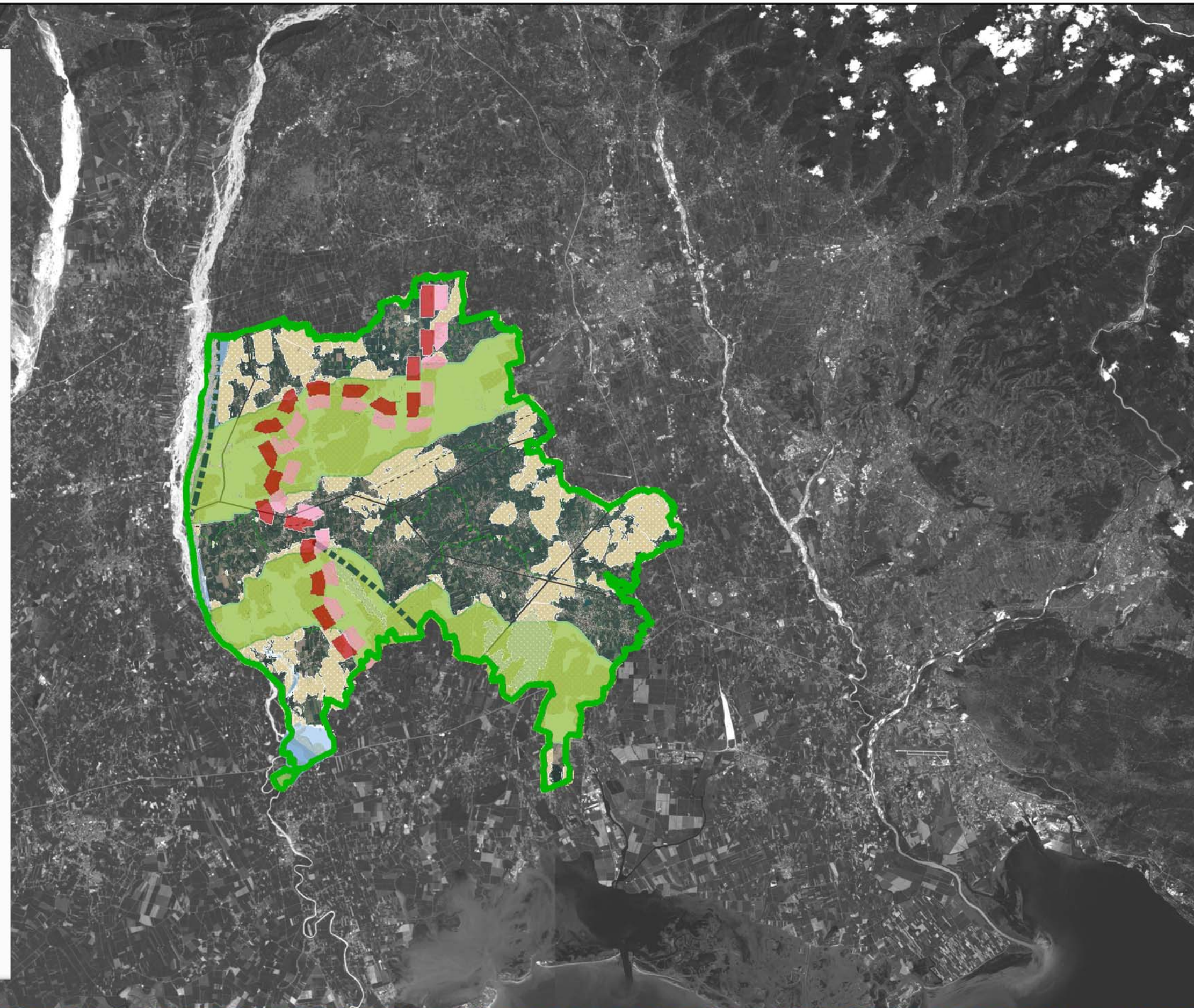


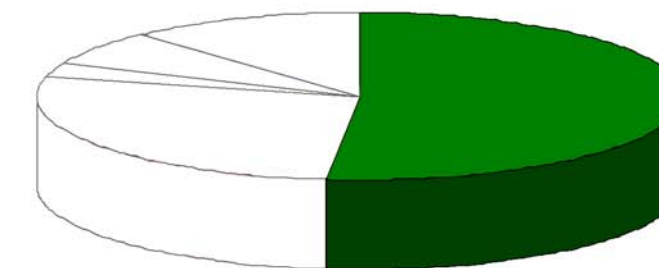
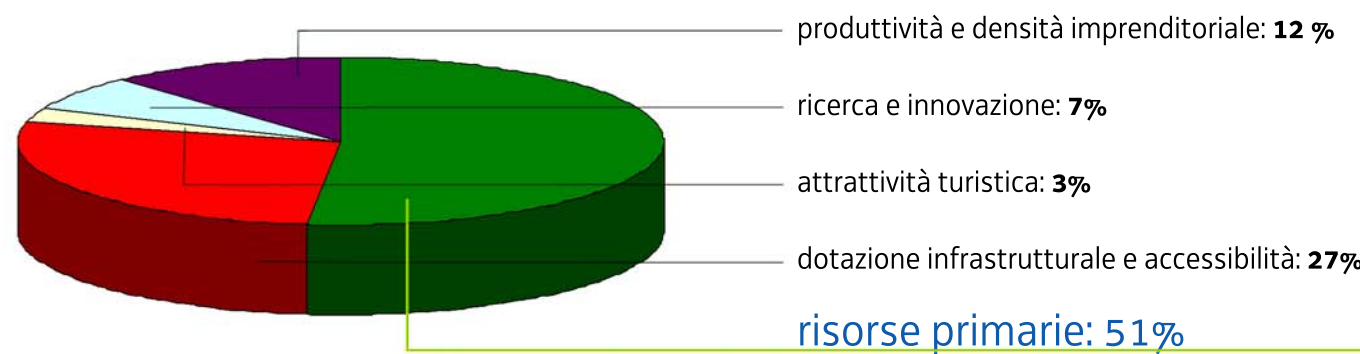


COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

Biotopo	3,57 km ²
SIC	8,24 km ²
Zone Umidie	28,23 km ²

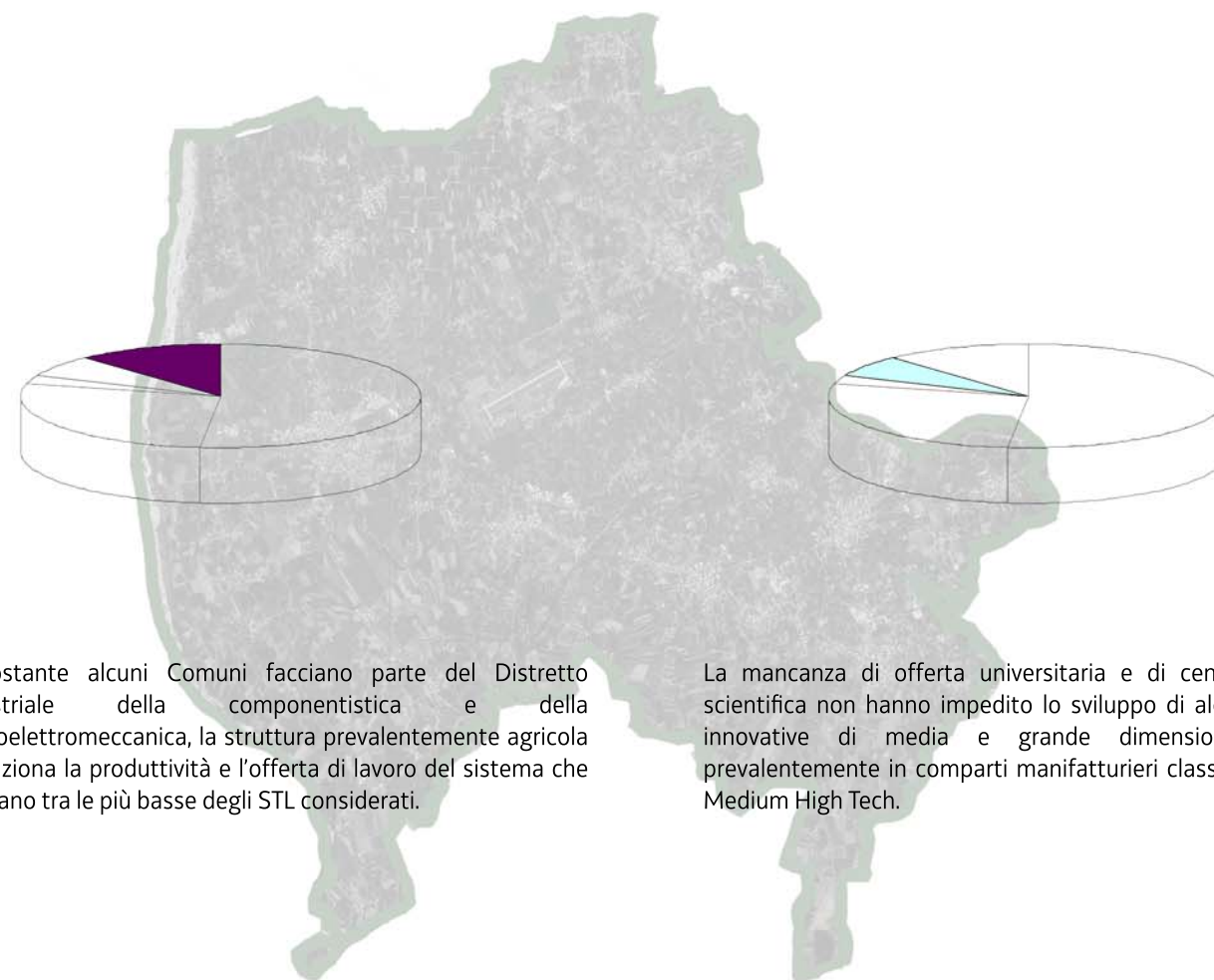
- Permanenza di tracce del paesaggio agrario del passato caratterizzato da una vegetazione magredile ricchissima di specie endemiche, alberature, siepi, boschetti;
- Ultimi frammenti dell'ambiente steppico periglaciale;
- Elevata apertura visiva del paesaggio (prevalenza dell'elemento orizzontale);
- Macchie e popolamenti arbustivi di latifoglie, pascoli e praterie naturali;
- Presenza di rogge medievali e moderne;
- Colture di pregio (frutteti e vigneti specializzati) ed avvicendamento colturale;
- gli ambiti naturalistici prioritari della Palude Moretto, della Palude Selvose, del Bosco di golena del Torreano, e delle Risorgive dello Stella;
- il connettivo ecologico prioritario del Bosco Boscat;
- la rete ecologica delle acque dei fiumi Tagliamento, Stella, Corno e Cormor e dei laghetti artificiali (ex cave) nel comune di Castions di Strada;
- presenza di lembi di connettivo ecologico;
- le sedi di strutture pubbliche di gestione (strutture attrezzate e aree ripristinate connesse alla rete ecologica) di Bertiole.





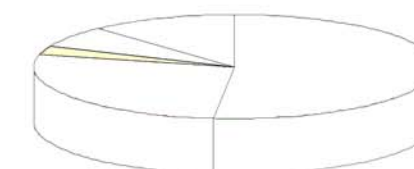
tematica settoriale prevalente: RISORSE PRIMARIE

Notevole peso del settore agricolo, che raggiunge il massimo registrato a livello regionale, e rilevante sviluppo dell'agroalimentare, secondo soltanto al sistema di San Daniele, grazie soprattutto alla concessione della denominazione di origine controllata Friuli Grave a diversi vigneti dell'area vasta.

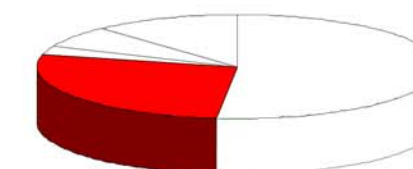


Nonostante alcuni Comuni facciano parte del Distretto industriale della componentistica e della termoelettromeccanica, la struttura prevalentemente agricola condiziona la produttività e l'offerta di lavoro del sistema che risultano tra le più basse degli STL considerati.

La mancanza di offerta universitaria e di centri di ricerca scientifica non hanno impedito lo sviluppo di alcune imprese innovative di media e grande dimensione operanti prevalentemente in comparti manifatturieri classificabili come Medium High Tech.



Limitata rilevanza turistica ascrivibile alla mancanza di risorse naturali e alla scarsa dotazione di attrattori storico-culturali.

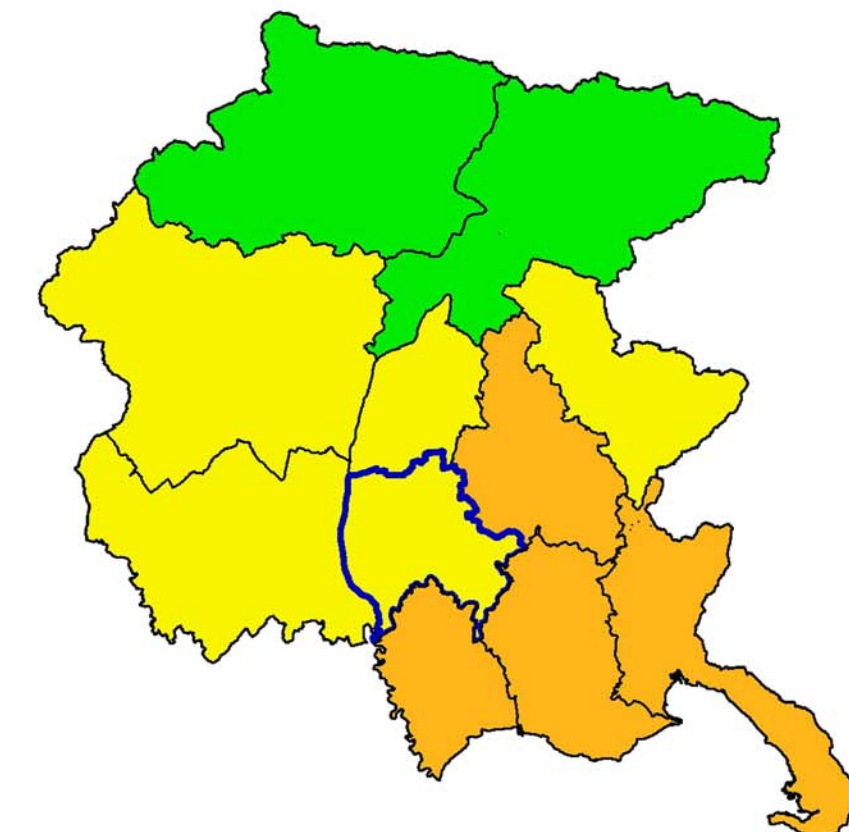


La discreta infrastrutturazione viaria e ferroviaria e la vicinanza all'aeroporto internazionale di Venezia consentono al sistema un buon livello di accessibilità nonostante la mancanza di strutture logistiche.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Sufficiente	-0,3
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Ottimo	+2
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Pessimo	-2
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Scadente	-1
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Sufficiente	0
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-0,91
Certificazioni ISO 14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Sufficiente	-0,36
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Pessimo	-2
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Ottimo	+2
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Sufficiente	0
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Sufficiente	0
Produzione di rifiuti urbani	Variazione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Ottimo	+2
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Ottimo	+2
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Scadente	-0,64
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Sufficiente	0
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Sufficiente	-0,45
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Sufficiente	0

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Sufficiente	Sufficiente
+0,02	+0,17



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta articolata attorno al polo di Codroipo si caratterizza per un giudizio complessivo sufficiente, cui si giunge sia attraverso l'applicazione della mera media aritmetica, sia mediante la scelta di una media di giudizio ponderato. A caratterizzare il bilancio ambientale sono prevalentemente gli indicatori giudicati sufficienti (8 sui 17 totali), controbilanciati da 5 indicatori valutati negativamente (2 pessimi e 3 scadenti) e soprattutto da 4 indicatori molto positivi (4 ottimi). L'area vasta presenta caratteristiche ambientali di media qualità, associate a giudizi sufficienti, in relazione alla presenza di stabilimenti produttivi soggetti a rischio di incidente rilevante, alla pressione delle reti infrastrutturali in aree protette, all'impermeabilizzazione del suolo dovuta alla presenza di insediamenti, alla pressione antropica ed alla composizione della popolazione: risultano sufficienti, anche se non del tutto, i giudizi riguardanti l'età della popolazione, la tutela dall'inquinamento acustico e il numero di certificazioni ambientali ISO 14001, che diviene scadente per le registrazioni EMAS. Scadenti risultano anche i valori degli indicatori inerenti la presenza di stabilimenti industriali particolarmente impattanti (soggetti ad autorizzazione integrata ambientale) e l'esistenza di piste ciclabili nell'ambito dell'area vasta. La prevalenza sul territorio di un valore ecologico molto basso e la scarsa presenza di superfici boscate incidono in modo significativamente negativo nel bilancio ambientale. A controbilanciare in modo molto positivo il bilancio contribuiscono l'alta estensione di superfici agricole utilizzate, un'alta percentuale del territorio caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa e ottimi valori inerenti la produzione di rifiuti urbani e la raccolta differenziata.



Superficie (km²): 523
Popolazione residente (abitanti): 220395
Densità abitativa (abitanti/km²): 421,4

L'assetto strutturale del STL ha come polo centrale la città di Udine che si sviluppa secondo uno schema radiocentrico e che attrae su di sé in modo capillare i comuni confinanti, influenzandone la crescita insediativa attraverso la tendenziale formazione di conurbazioni. Infatti i sottosistemi territoriali collegati fisicamente alla città, principalmente a nord, a sud ed ovest, con l'insieme dei Comuni limitrofi costituiscono quello che può essere definito come sistema urbano udinese, mentre i comuni dotati di propria identità storica, economico - produttiva, ma facenti comunque parte, per legami fisici e relazionali, del sistema udinese (si tratta dell'area del manzanese e tarcentino) territori che, pur avendo proprie centralità e dinamiche relazionali, hanno una forte contiguità con la città di Udine proprio perché le loro dimensioni di sviluppo si innestano nella direzione di un collegamento con la città.

Inoltre il STL è completamente caratterizzato, sotto il profilo infrastrutturale, da un sistema ortogonale di tangenziali che costituiscono l'ossatura portante di tutto il sistema.

Il ruolo di Udine è quello di Città di servizi grazie alla ormai consolidata presenza di strutture sociali collettive di livello territoriale.

La pressione delle attività antropiche incide sul sistema agricolo, che è soggetto a una costante erosione da parte dei nuovi insediamenti residenziali e produttivi e delle attrezzature pubbliche.

Le attività produttive, prevalentemente di piccola-media dimensione, sono generalmente localizzate presso le principali direttrici viarie e i nodi infrastrutturali.

I grandi centri commerciali sono attestati lungo la viabilità principale, in prossimità dei confini comunali.

Il STL con quasi 77.000 spostamenti, risulta il primo regionale in quanto a mobilità sistemica nel FVG originata e attratta complessiva, ed si contraddistingue quindi per l'alta intensità di relazioni pendolari. Si caratterizza anche per l'elevato numero di spostamenti interni rispetto quelli generati (73%), ma soprattutto per l'entità di quelli in accesso all'areale: oltre 33.000 destinazioni verso l'areale rappresentano un valore di ordine superiore rispetto gli altri sistemi territoriali, connotando il STL come quello a più forte carattere attrattivo nel FVG. Le principali relazioni sono impostate in destinazione su Udine, primo comune regionale in quanto a spostamenti totali e attratti, primariamente a partire dai territori di cintura, passando per le polarità di rilievo di cintura più ampia fino ad arrivare alle connessioni con i comuni capoluogo.

COMPONENTI TERRITORIALI E STORICO PAESAGGISTICHE

Udine possiede il ruolo e la gerarchia di polarità storico-insediativa multifunzionale; dopo la II Guerra Mondiale, essa fu interessata da un notevole incremento industriale, conservando al tempo stesso molto bene il suo nucleo medioevale, che presenta notevoli bellezze artistiche. Il più insigne complesso monumentale di Udine è collocato nella piazza della Libertà. Il complesso si articola nelle seguenti opere monumentali: la gotica Loggia del Lionello o Palazzo Comunale (1448); la Loggia rinascimentale di San Giovanni (1553), con l'annessa cappella; la Torre dell'Orologio e la fontana.

Un altro importante complesso è costituito da: il Duomo, di linee romanico-gotiche, con il rustico campanile incompiuto; l'adiacente Oratorio della Purità (1757), che conserva importanti affreschi di Tiepolo.

Attorno alla sua conurbazione, vi è una concentrazione di aree e i centri urbani a dominanza storica, culturale e archeologica: Tarcento, Cassacco, Tricesimo, Reana del Rojale, Povoletto, Remanzacco, Moimacco, Premariacco, Buttrio, Manzano, San Giorgio al Natisone, Pavia di Udine, Pozzuolo, Campoformido, Martignacco e Pagnacco.

Degne di nota per i loro pregi artistici sono le ville ed i loro parchi e pertinenze tra Buttrio e Manzano, tra le quali le seguenti, vincolate ai sensi dalla L. 1089/39 e del D.Lgs. 42/2004: Villa Morpurgo, Villa Toppo Florio e parco archeo-botanico, Villa Florio Danieli, Villa Tellini, Villa Dall'Asta-Masetti-Zanini; Casa D'Attimis-Maniago.

Manzano è un insediamento storico caratterizzato da una notevole quantità di impianti di rilevante importanza storico-culturale d'età tardo medioevale e soprattutto dell'età dell'Umanesimo e del Rinascimento: i ruderi del castello di Manzano del XIII - XV; la casa-forte di Sdricca di Sotto; i ruderi della torre circolare di Sdricca di Sopra, risalente al XV - XVII sec.; i ruderi della torre dei Ronchi di Manzano del XVI sec.; i ruderi di bastione circolare di Ronchi di Rosazzo.

Tarcento è posta su un territorio collinare, ricco di antichi castelli medioevali, che fin dalle loro origini hanno rivestito contemporaneamente funzioni difensive e quelle residenziali (dimore patrizie fortificate). Tra questi, vanno ricordati: il castello inferiore di Coia, ruderi di maniero del XIV-XVI sec., valorizzati da un ottimo stato manutentivo; le tracce del castello superiore di Coia, del XIV sec.

Numerose risultano le tracce ed i ruderi di architettura militare articolata e complessa, all'interno o corrispondenti ai tessuti urbani medioevali (borghi fortificati o loro componenti). Di simil fattura è Tricesimo, ove le numerose ville tra cui Villa Rubeis Masieri e Villa Tartagna con parco attiguo, fanno da contorno al complesso del castello cinquecentesco, con una cappella gentilizia e una cinta muraria, munita di torri sia ai vertici delle mura, sia lungo i lati.

Borghi fortificati e strutture attigue e l'architettura militare minore sono rappresentate da: la cortina di Tricesimo, parzialmente integra in discreto stato di manutenzione, risale al XIII-XIV sec.; la centa di Fraelacco, parzialmente integra ed in discreto stato di manutenzione risalente ai secc. XIII-XVII; la casa-forte di Pavona, in Leonacco, risalente al XV-XX perfettamente integra e valorizzata da una buona manutenzione.

Da ricordare infine:

- Tracce del castello di Luseriaco, del XIII-XVIII sec.; Castelpagano, risalente ai secc. XIV-XVI;
- Centuriazione cosiddetta di Tricesimo: è riferita al territorio compreso tra Tricesimo e Reana del Roiale, dove sono localizzati i resti meglio conservati della pianificazione romana;
- sacrario di Pozzuolo;
- gli immobili e aree di notevole interesse pubblico (ai sensi del D. lgs 42/2004) della Roggia Cividina, delle Rogge di Udine e Palma, del Rovello di Pradamano, dei parchi urbani di Udine, e di San Giovanni al Natisone e del fiume Natisone;
- Castelli e borghi di matrice castellana usualmente in siti di notevole valore panoramico;
- pregevoli esempi di edilizia rurale tradizionale sparsa.

Caratteri positivi

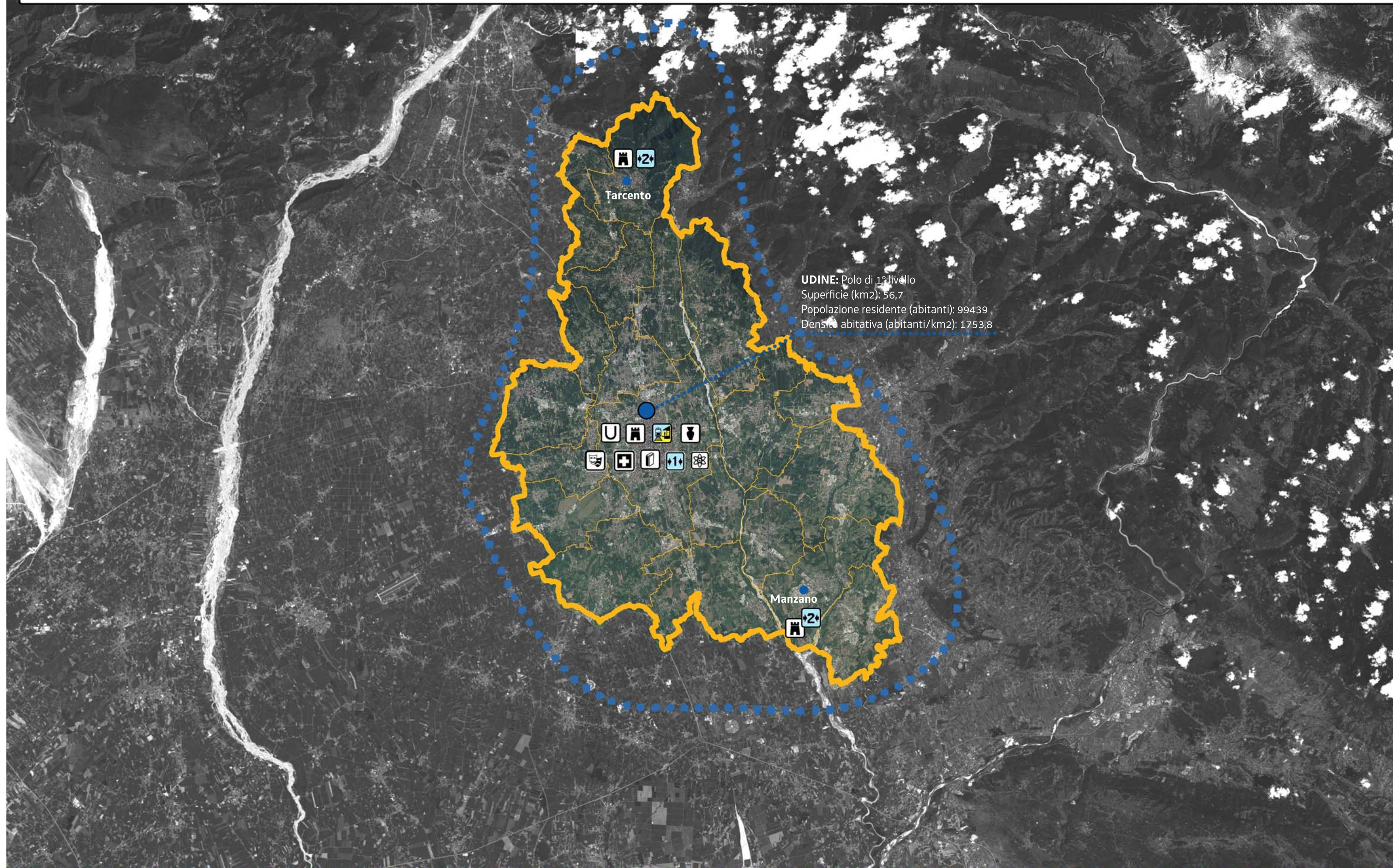
- Rilevante offerta formativa Università di Udine e politiche di valorizzazione del sistema della ricerca attraverso l'implementazione del progetto Friuli Innovazione e la costituzione del Parco scientifico e tecnologico Luigi Danieli di Udine
- Elevato dinamismo imprenditoriale, notevole produttività e offerta di posti di lavoro.
- Eccellente infrastrutturazione e accessibilità del territorio.
- Possibilità di sviluppare la limitata offerta turistica tramite la valorizzazione delle risorse storico-culturali ed enogastronomiche dell'area.

Caratteri negativi

- Modello insediativo dispersivo, che produce consumo di suoli agricoli che potrebbero essere sfruttati a livello produttivo e perdita di identità rurale ed ambientale.
- Sviluppo di attività industriali e commerciali in prossimità dei nodi infrastrutturali con rilevante trasformazione dei paesaggi e aumento della mobilità privata.
- Spostamento di ampie fasce della popolazione dalle aree più centrali della città alle zone periferiche, più economiche ma egualmente dotate di servizi, con conseguente trasformazione del ruolo dei centri storici da uso residenziale a sede del terziario.
- Diffusione insediativa esterna ai poli maggiori che estendendosi a centri minori e borghi esterni crea conurbazioni non pianificate.

Comuni:

Buttrio
Campoformido
Cassacco
Magnano in Riviera
Manzano
Martignacco
Moimacco
Pagnacco
Pavian di Prato
Pavia di Udine
Povoletto
Pozzuolo del Friuli
Pradamano
Premariacco
Reana del Rojale
Remanzacco
San Giovanni al Natisone
Tarcento
Tavagnacco
Tricesimo
Udine





STL compenetrato da una densa rete infrastrutturale ferroviaria e viaria i cui potenziamenti previsti danno risposta alle intense relazioni interne e attrattive dell'areale.

La rete stradale principale si sviluppa su complessivi 380,3 km di cui 26,6 di autostrade/raccordi e 68,8 di viabilità di primo livello così come individuata dal Piano regionale di settore (su 107,5 km di strade statali/regionali e 246,2 km di strade provinciali). La rete autostradale è costituita dalla A23. La rete di I livello definita dal Piano di settore è costituita dal sistema viario tangenziale e di circonvallazione di Udine e dalle principali arterie collegate a questo come le S.S. 13 e 54, le S.R. 56, 352 e 464.

Sviluppi: è prevista dal Piano di settore la realizzazione dei nuovi collegamenti "tangenziale sud di Udine" e "Manzano-Palmanova-A4", nonché le riqualificazioni, in sede o in variante, di alcuni tratti della viabilità di primo livello, come la S.S. 13 a nord di Udine, la S.R. 56 e la tangenziale est di Udine.

La rete ferroviaria è composta da un sistema di linee che convergono nella stazione di Udine: la linea alta Pordenone-Udine-Gorizia, il collegamento Udine-Cervignano, la tratta Udine-Tarvisio, la linea Udine-Cividale e la linea di cintura di Udine. Il Piano di settore individua inoltre i raccordi funzionali in prossimità a Udine.

Sviluppi: nell'areale trova passaggio il Corridoio Adriatico Baltico, lungo il percorso Tarvisio-Udine-Cervignano, ed è previsto, quale intervento connesso alla realizzazione della linea AV/AC Portogruaro-Ronchi, il raddoppio della Udine-Palmanova-Cervignano.

CIMR - Udine: è costituito da strutture esistenti dedicate all'interscambio ferro-gomma ubicate non in stretta contiguità.

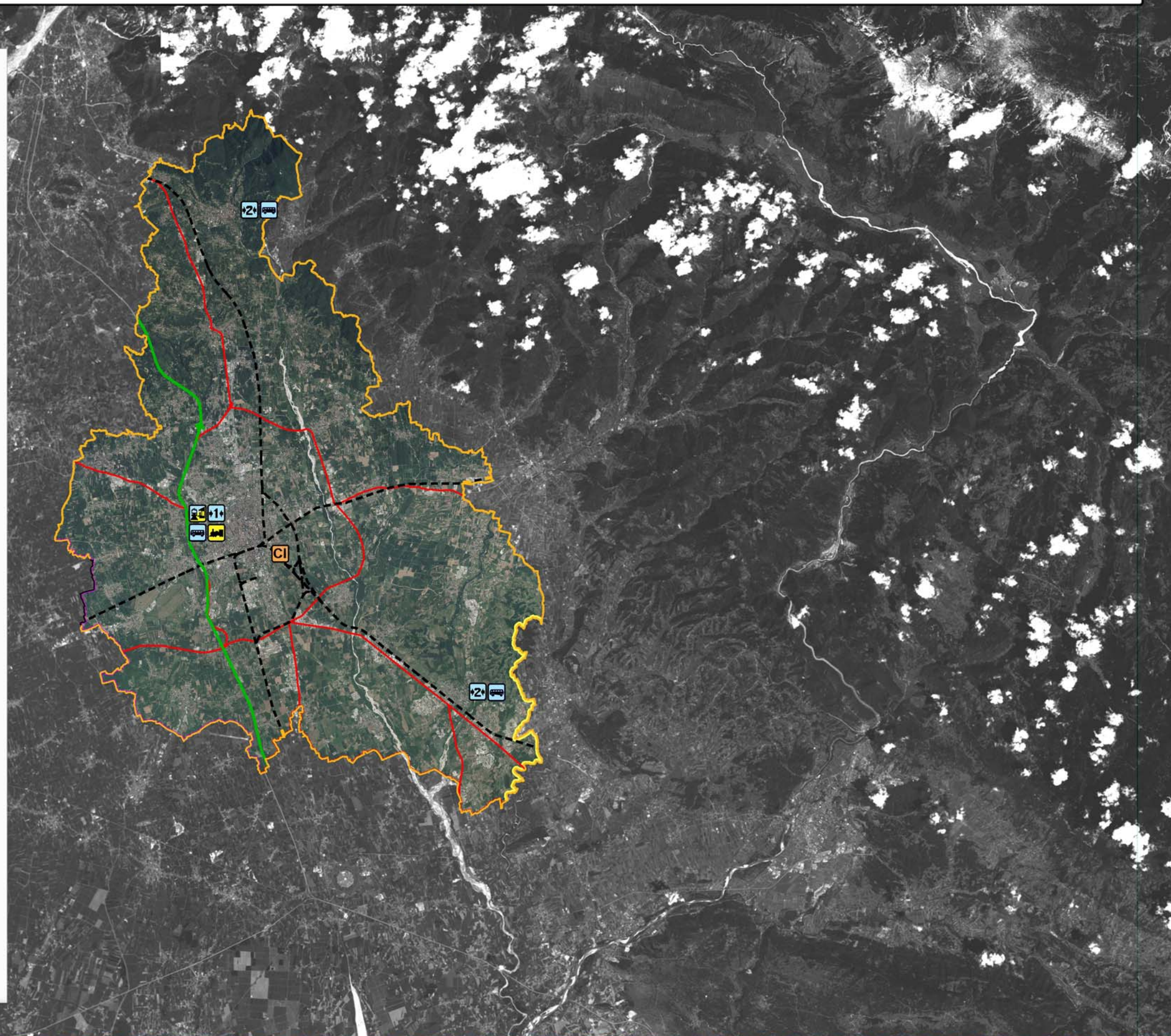
CICLOVIE - la Ciclovia ReCIR del Collio, di collegamento tra Cividale e Gorizia, per il tratto interessante il territorio dell' STL, è in fase di realizzazione, mentre il tratto da Cividale verso Gemona è ancora da finanziare. La Ciclovia Alpe Adria è in fase di costruzione nel tratto da Udine verso Palmanova mentre è già stato realizzato il tratto da Udine verso Gemona. Infine il tratto Ciclovia della pianura e del Collio è stato realizzato da Udine verso Cividale mentre è da finanziare il tratto Udine-Villa Manin.

LOGISTICA - Udine: dotata di Stazione merci.

INFRASTRUTTURE ENERGETICHE - Il territorio dell' STL è attraversato dall' oleodotto TAL che prosegue fino in Austria. Sono presenti inoltre linee di gasdotti ed elettrodotti aerei. E' previsto il completamento della rete di telecomunicazione a banda larga.

INDIRIZZI SPECIFICI PER LE AZIONI IN AREA VASTA:

- favorire la realizzazione dei Corridoi europei Adriatico-Baltico e Mediterraneo nel rispetto della sostenibilità ambientale, minimizzando e compensando l'impatto sull'ambiente (v. tabella azioni PGT: 1.1.1);
- valutare i possibili sviluppi del territorio nella prospettiva del potenziamento del collegamento ferroviario Udine-Palmanova-Cervignano e del nodo di Udine e cintura anche al fine di una intensificazione dei servizi e dello sviluppo di un sistema ferroviario metropolitano che favorisca in via prioritaria l'utilizzo del treno, nonché un adeguato livello di connettività tra poli di primo livello (v. tabella azioni PGT: 1.1.1 e 1.2.3).

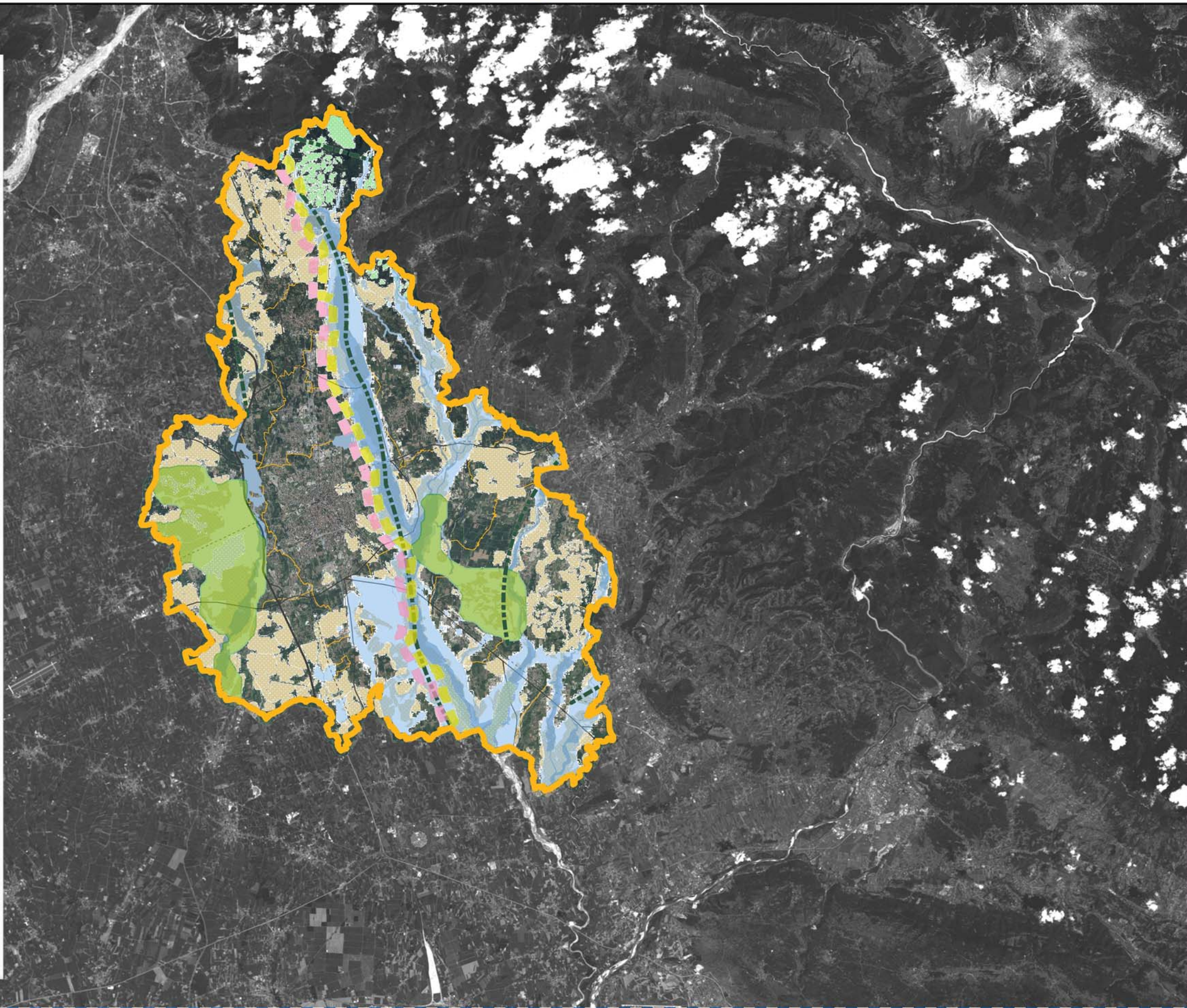


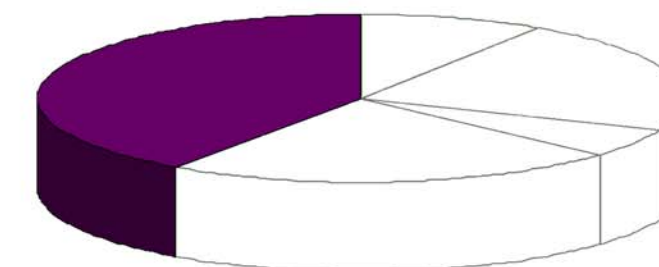
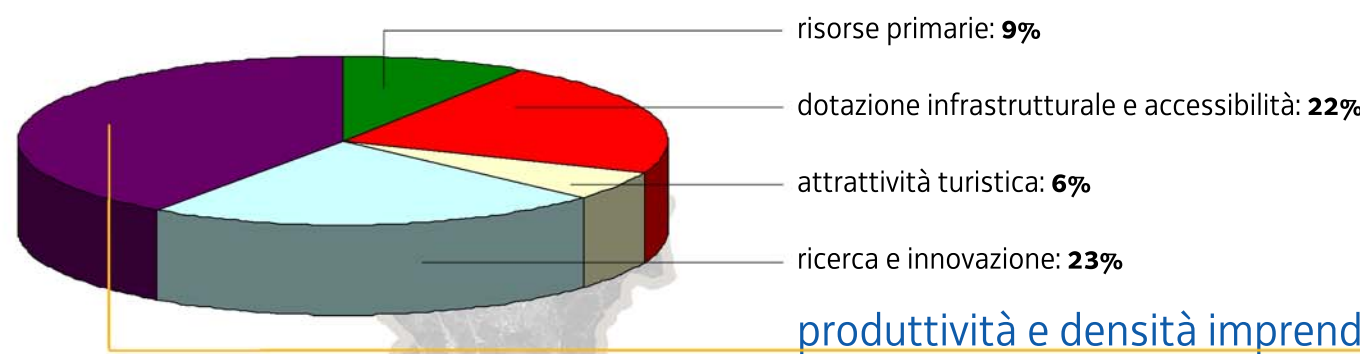


COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE:

Biotopo	1,74 km²
SIC	5,54 km²
Zone Umide	3,92 km²

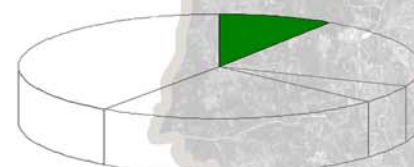
- Prevalenza di morfologia pianeggiante, interrotta da modesti rilievi;
- Tipico reticolo idrografico di pianura, formato da un fitto sistema di canali e rogge artificiali, da corsi fluviali incisi nei conglomerati (Natisone) o abbondantemente alluvionati;
- Presenza di macchie arboree o boschetti (prevalenza di robinia) in piccole aree marginali;
- Presenza di prati stabili nelle pertinenze fluviali (Torre, Natisone, Cormor);
- Tra le colline di Buttrio e Rosazzo scorrono i fiumi Judrio e Natisone, con alvei di media ampiezza, alluvionati con prevalenza di ghiaie alluvionate e di sabbie e limi frammischiate a ghiaie;
- Copertura vegetale (sui versanti delle colline di Buttrio) in alternanza tra bosco ceduo, robinia (dominante) e vigneto specializzato;
- Presenza locale di piante ornamentali(, cipresso, pino domestico) su crinali, e spesso in presenza di dimore storiche o centri di culto;
- Gli ambiti naturalistici prioritari dei magredi di Campoformido, dei prati del Beato Bertrando del Lavia, del Bosco di Rocca Bernarda, della torbiera presso Modoletto (in parte), della torbiera di Lazzacco (in parte) e della torbiera di Chichinot;
- La rete ecologica delle acque dei fiumi Torre, Cormor, Natisone (in parte) e Malina;
- Presenza di lembi di connettivo ecologico soprattutto nella parte occidentale e settentrionale del STL, presenza di connettivo ecologico montano nell'area collinare del comune di Tarcento.



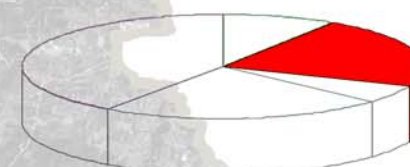


tematica settoriale prevalente: PRODUTTIVITA' E DENSITA' IMPRENDITORIALE

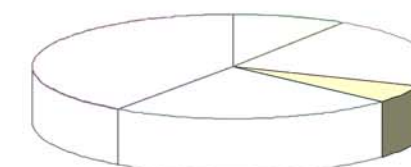
La profonda diffusione della cultura del lavoro e dell'impresa ha dato vita ad un sistema produttivo forte e dinamico, caratterizzato dai livelli di produttività e offerta di lavoro più elevati della regione. La struttura produttiva si basa principalmente sui servizi, anche se permangono importanti realtà manifatturiere organizzate nei distretti della sedia di Manzano e delle tecnologie digitali di Tavagnacco.



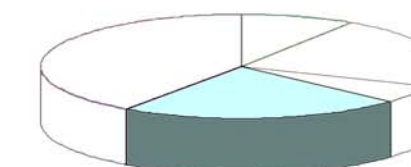
Negli ultimi decenni, lo sviluppo del comparto manifatturiero e, successivamente, la crescita dei servizi hanno modificato profondamente il sistema produttivo dell'area Udinese relegando il ruolo dell'agricoltura e del settore agroalimentare ad un ruolo di secondo piano.



Nonostante manchino terminali intermodali per il trasporto merci, l'infrastrutturazione stradale e ferroviaria è molto buona e garantisce al territorio valori di accessibilità tra i più alti in regione.



La discreta rilevanza turistica appare legata essenzialmente alla dotazione storico-architettonica di Udine e alla presenza di alcuni castelli e siti relativi alla Grande Guerra. L'importante vocazione enogastronomica dell'area potrebbe altresì essere sfruttata per integrare un'offerta turistica al momento limitata con la promozione dei caratteri identitari del territorio, in modo da sviluppare un nuovo tipo di ricettività legata al benessere e alla qualità della vita.

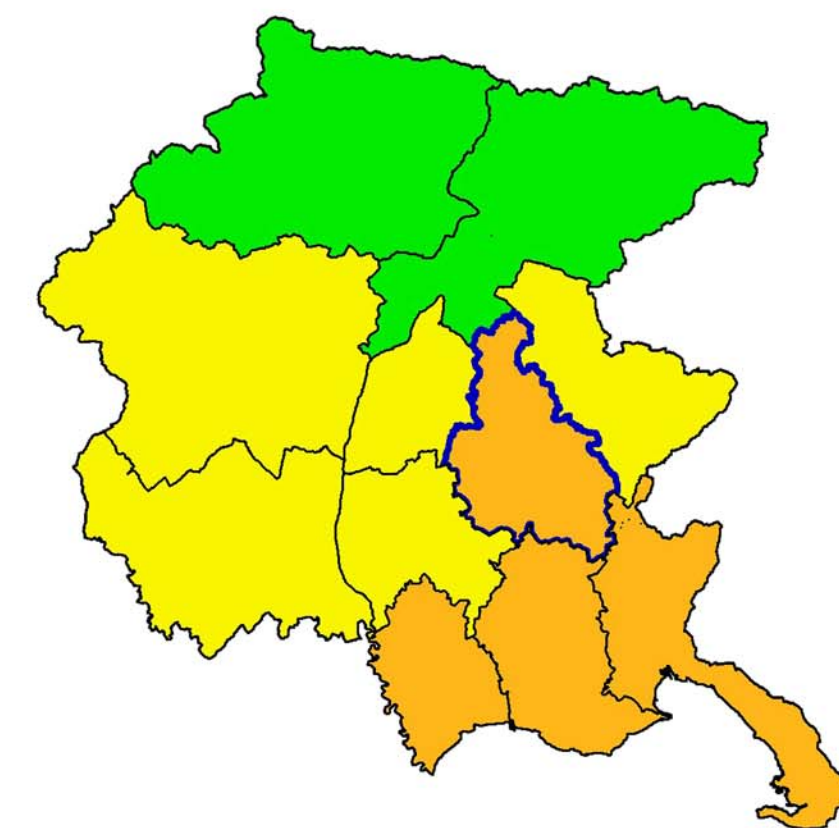


Importante offerta universitaria e buona dotazione di centri di ricerca scientifica ma limitata diffusione di attività produttive High Tech. Necessità di sostenere l'interazione tra il mondo della ricerca ed il settore produttivo in modo da sviluppare attività ad elevato valore aggiunto e ridurre l'incidenza dei settori maturi.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Sufficiente	+0,3
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Ottimo	+2
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Pessimo	-2
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Pessimo	-2
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Pessimo	-2
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-0,76
Certificazioni ISO14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Sufficiente	+0,1
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Pessimo	-1,86
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Ottimo	+1,9
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Sufficiente	+0,05
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Pessimo	-2
Produzione di rifiuti urbani	Variazione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Buono	+1
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Buono	+1
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Sufficiente	-0,24
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Sufficiente	0
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Sufficiente	-0,48
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Scadente	-1

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Scadente	Sufficiente
-0,53	-0,13



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta che si incentra sul polo di Udine si caratterizza per un giudizio complessivo sufficiente, applicando la media matematica: considerando la media di giudizio ponderato, invece, il bilancio complessivo si assesta su un giudizio scadente. Il giudizio prevalente degli indicatori di bilancio risulta essere sufficiente (con 6 indicatori sui 17 totali), ma complessivamente gli indicatori giudicati negativamente sono in numero maggiore (7 sui 17 componenti il core-set, di cui 2 scadenti e ben 5 giudicati pessimi). A controbilanciare la valutazione ambientale dell'area vasta si hanno 2 indicatori giudicati buoni e 2 giudicati ottimi.

L'area vasta presenta aspetti ambientali di media qualità, associati a giudizi sufficienti, in relazione all'età della popolazione residente, alla presenza di attività certificate ISO 14001, alla pressione antropica media caratterizzante la maggior parte del territorio considerato e alla pressione esercitata da parte della rete infrastrutturale sulle aree protette: sono stati giudicati sufficienti, anche se non pienamente, i valori degli indicatori attinenti alla presenza di piste ciclabili e alla tutela dall'inquinamento acustico. Incidono piuttosto negativamente sul bilancio ambientale la bassa presenza di aree boscate, l'alta percentuale del territorio caratterizzata da valore ecologico molto basso, la superficie impermeabilizzata di molto superiore al valore medio regionale e la presenza di attività industriali particolarmente impattanti o rischiose. Scadenti risultano i giudizi per gli indicatori connessi al numero di attività registrate EMAS e alla composizione della popolazione. A controbilanciare in positivo concorrono i buoni valori degli indicatori che descrivono il settore della gestione dei rifiuti urbani e gli ottimi valori relativi all'utilizzo di superfici agricole, nonché alla alta percentuale di territorio caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa.



Superficie (km²): 322.4
Popolazione residente (abitanti): 49754
Densità abitativa (abitanti/km²): 154.3

San Daniele è il polo che fa parte del circuito "Cittaslow", Rete Internazionale delle Città del Buon Vivere ed è sede del Distretto industriale agroalimentare. Il tessuto produttivo locale fa di San Daniele un polo importante e assolutamente all'avanguardia in grado di soddisfare particolari esigenze non solo locali, ma anche a livello internazionale. All'interno del sistema territoriale sono localizzati numerosi centri urbani di piccole dimensioni che fungono da satelliti al polo di primo livello, oltre che sistemi di borghi, insediamenti pedemontani composti da grandi e piccoli centri, ed infine una concentrazione di aree urbanizzate caratterizzate dalla presenza di grandi insediamenti terziari. Il bordo meridionale dell'anfiteatro morenico del Tagliamento è caratterizzato da aree bonificate e coltivate (colture intensive). Persiste un sistema di borghi fortificati, castelli, residenze agricole accanto ad edilizia sparsa. Il territorio è in gran parte utilizzato a fini agricoli. Vi è anche un fiorente allevamento bovino e suino con relativa industria. Numerosi sono gli insediamenti industriali, di piccole e medie dimensioni, specializzati nei comparti meccanico, chimico, tessile e alimentare. Il STL, di riferimento al polo di primo livello di San Daniele, si classifica tra quelli a media intensità di relazioni pendolari, con poco più di 17.000 spostamenti totali interessati, interni al FVG. L'areale denota la prevalenza (67% del flusso generato) di spostamenti di medio alta importanza verso i sistemi territoriali orientali, in particolare con destinazione il capoluogo di Udine e secondariamente con il polo esterno di primo livello di Gemona. A livello inferiore il sistema di relazioni, soprattutto interne, convergono sul polo di San Daniele e sui collegamenti ai poli minori tra cui Osoppo, Majano e Buja.

COMPONENTI TERRITORIALI E STORICO PAESAGGISTICHE

L'STL è connotato da un alto valore paesaggistico in quanto è costituito da sistema di borghi fortificati, castelli, residenze agricole posti sui colli in posizione panoramica e ben conservati, che si contrappongono all'edilizia sparsa e agli insediamenti lineari del sistema pedecollinare e alle più recenti conurbazioni.

All'interno dell'ambito sono localizzati centri urbani a dominanza storica, culturale e archeologica e i borghi di elevata dominanza paesaggistica soprattutto nell'area delle colline moreniche tra S. Daniele e Colloredo di Monte Albano.

San Daniele del Friuli, nota per il suo castello e le ville nobiliari, ospita tra l'altro una delle più prestigiose biblioteche d'Italia nonché la più antica del Friuli Venezia Giulia: la Biblioteca Guarneriana; il patrimonio storico-monumentale del comune di Colloredo di Montalbano è rappresentato soprattutto dai diversi manieri, tra i quali si distingue il Castello di Colloredo.

Inoltre il colle di Osoppo è noto per un'altra concentrazione di manufatti bellici ma anche perché rappresenta una della più complete realtà del patrimonio paleontologico della regione.

Inoltre si segnalano i siti diffusi di interesse storico e archeologico di Treppo Grande, Buja, Majano, Ragogna, Dignano, Flaibano, Coseano, S. Vito di Fagagna, Fagagna, Rive D'Arcano, Moruzzo, nonché gli immobili e aree di notevole interesse pubblico (ai sensi del D. lgs 42/2004) di San Daniele del Friuli e dei terreni circostanti, della collina del Cardinale di Fagagna, e del Borgo di Santa Margherita del Gruagno di Moruzzo.

Il territorio è unico per l'elevata specificità delle produzioni agroalimentari, tra cui il Prosciutto di San Daniele, il cui Consorzio è parte integrante delle tradizioni locali.

Caratteri positivi:

- Produzione agroalimentare di eccellenza che garantisce una notevole competitività nazionale ed internazionale.
- Sistema collinare con caratteristiche paesaggistico-ambientali di pregio.
- Territorio omogeneo dal punto di vista ambientale e identitario.

Caratteri negativi:

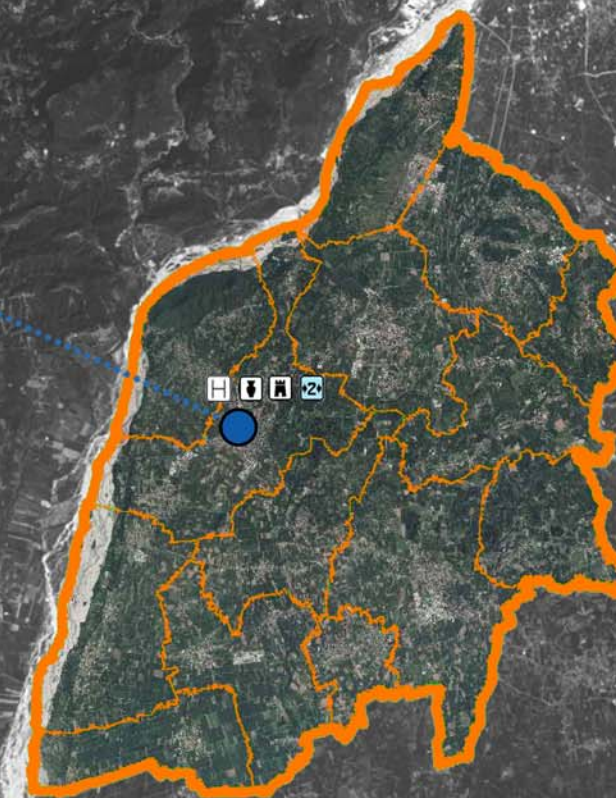
- Completa mancanza di infrastrutturazione ferroviaria quindi limitati livelli di accessibilità anche per il Comune di San Daniele, polo di primo livello del sistema.
- Incapacità di sviluppare un'offerta turistica che integrando la vocazione agroalimentare con le risorse ambientali e storico-culturali dell'area riesca ad incrementarne la domanda turistica.

Comuni:

Buja
Colloredo di Monte Albano
Coseano
Dignano
Fagagna
Flaibano
Majano
Moruzzo
Osoppo
Ragogna
Rive d'Arcano
San Daniele del Friuli
San Vito di Fagagna
Treppo Grande.



SAN DANIELE DEL FRIULI: Polo di 1° livello
Superficie (km²): 34.7
Popolazione residente (abitanti): 8222
Densità abitativa (abitanti/km²): 236.9





La dotazione infrastrutturale del STL, imperniata sulle direttrici regionali di primo livello S.R. 463 e 464, e in futuro anche sul tratto terminale del nuovo collegamento stradale Sequals-Gemona, necessita del perfezionamento della connettività del polo di 1° livello di S. Daniele con il sistema ferroviario.

La rete stradale principale si sviluppa su complessivi 234,3 km di cui 13,3 di autostrade/raccordi e 51,1 di viabilità di primo livello così come individuata dal Piano regionale di settore (su 45,6 km di strade statali/regionali e 175,4 km di strade provinciali).

L'areale è attraversato marginalmente dall'autostrada A23, accessibile dal casello tra Osoppo e Gemona del Friuli. La rete di primo livello definita dal Piano di settore è costituita lungo l'asse est-ovest dalla S.R. 464 e lungo quello nord-sud dalla S.R. 463. Completa il sistema il tratto del collegamento Sequals-Osoppo lungo la S.P. 5. Sviluppi: sono previsti dal Piano di settore il nuovo collegamento Sequals-Gemona e la riqualificazione, in sede o variante, della S.R. 463.

La rete ferroviaria è composta dal tratto terminale della linea pedemontana Sacile-Gemona a binario unico non elettrificato anche se i servizi ferroviari, tra Gemona e Forgaria, vengono svolti solo nei festivi per finalità turistiche. E' previsto il mantenimento e potenziamento della ferrovia Sacile-Gemona.

CIMR - S.Daniele: non è dotato né di stazione ferroviaria né di autostazione.

CICLOVIA - la tratta della Ciclovia della pianura e del Natisone di collegamento tra Gemona-S.Daniele-Codroipo è ancora da finanziare, mentre la Ciclovia Alpe Adria da Udine verso Gemona è stata quasi totalmente realizzata.

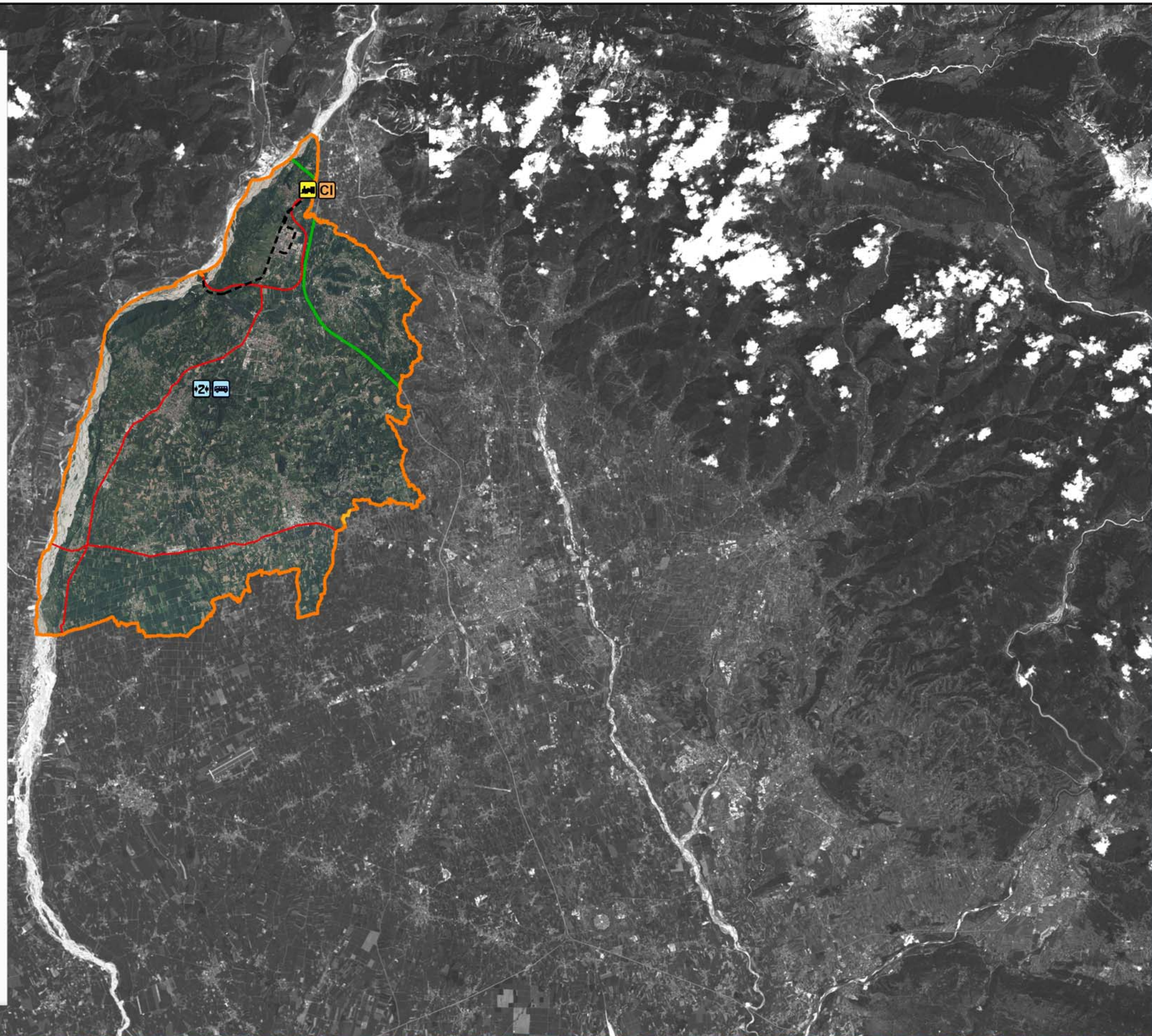
LOGISTICA - Osoppo: dotato di stazione merci.

INFRASTRUTTURE ENERGETICHE - oleodotto TAL che prosegue fino in Austria. Sono inoltre presenti 3 linee di gasdotti ed elettrodotti aerei.

Per quanto riguarda la banda larga e la previsione di interventi di realizzazione di tali infrastrutture sono previsti diversi interventi la cui delegazione è stata già conferita.

INDIRIZZI SPECIFICI PER LE AZIONI IN AREA VASTA:

- sostenere la realizzazione del previsto nuovo collegamento stradale Sequals-Gemona nel rispetto della sostenibilità ambientale, minimizzando e compensando l'impatto sull'ambiente, anche al fine di elevare il grado di connettività del polo di primo livello di S. Daniele con gli altri poli di rilievo regionali (v. tabella azioni PGT: 1.1.1 e 1.2.3);
- garantire la connettività del polo di primo livello di S. Daniele attraverso un servizio di trasporto pubblico di livello adeguato (rete TPL automobilistica di primo livello, art. 8 L.R. 23/2007) in particolare sulle polarità di Udine e Gemona del Friuli (v. tabella azioni PGT: 1.2.3);
- sostenere il mantenimento, adeguamento e potenziamento delle linee e delle infrastrutture della ferrovia secondaria Sacile-Gemona e dei relativi servizi (v. tabella azioni PGT: 1.2.3).

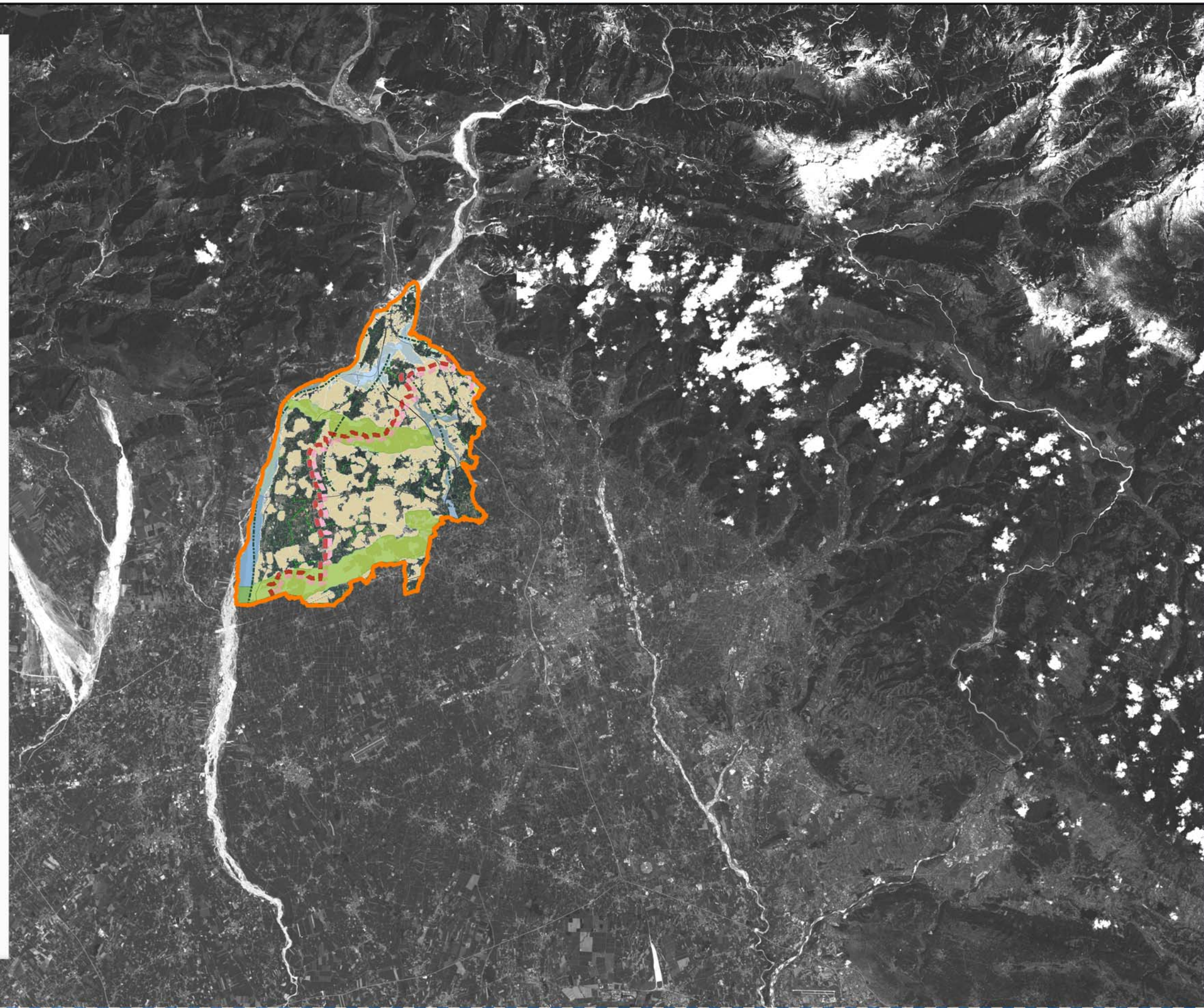


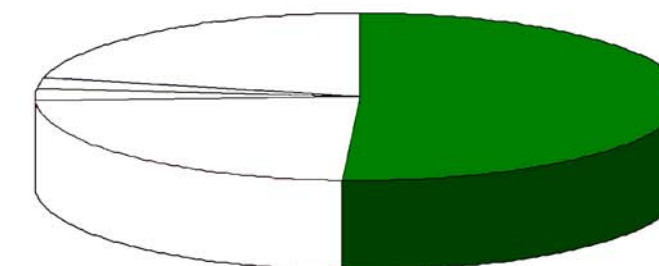
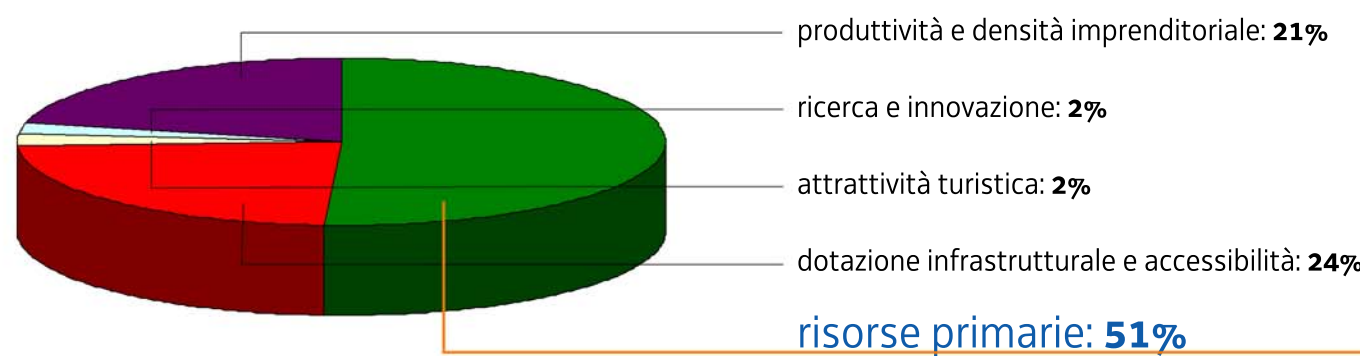


COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

Biotopo	1.67 km²
Riserve Naturali	0,1.5 km²
SIC	27.6 km²
Zone Umide	30.7 km²

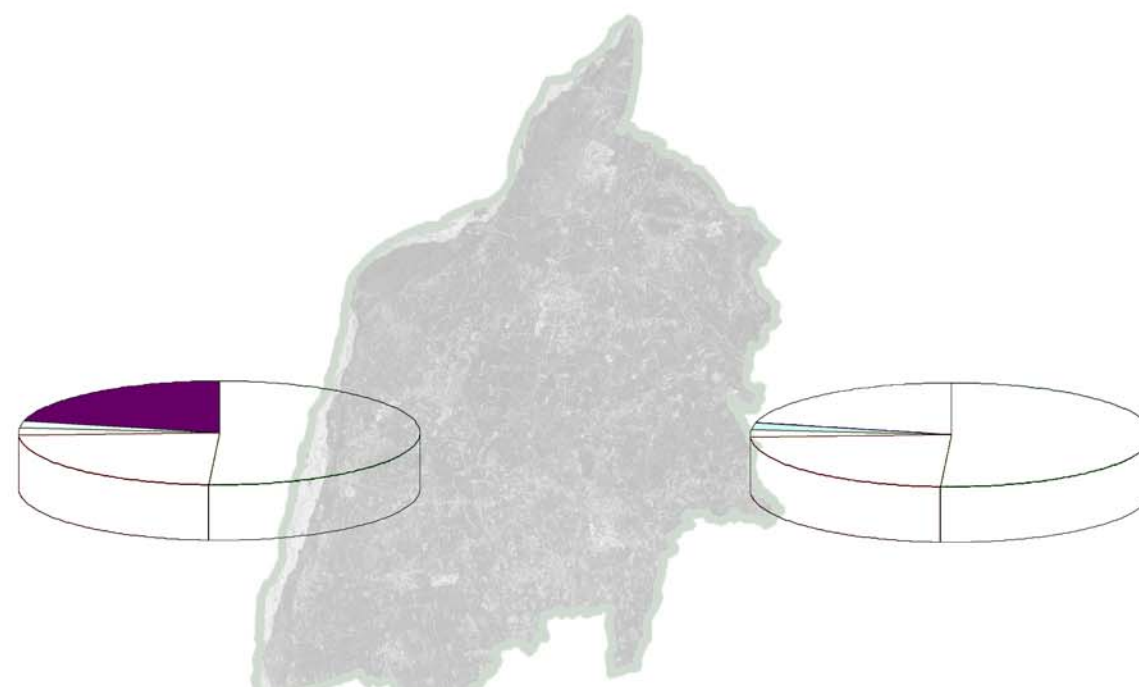
- Gli ambiti naturalistici prioritari della Valle del Medio Tagliamento (in parte) e della Torbiera di Casasola e Andreuzza;
- Il connettivo ecologico prioritario del Colle di Osoppo, dell'Acqua Caduta, della Palude Cocoli presso Muris, del Lago di Ragogna, dei Magredi di Coz, delle Risorgive di Colle Valdoria, dei Prati di Col San Floreano, della Torbiera di Borgo Pegoraro, della Palude Modotto, della Torbiera di Lazzacco (parte) e delle Paludi del Rio Cornaria;
- La rete ecologica delle acque dei fiumi Tagliamento e Cormor, dei lago di Andreuzza e della Palude di Casasola ;
- La preponderanza di connettivo ecologico agricolo;
- Le sedi di strutture pubbliche di gestione (strutture attrezzate e aree ripristinate connesse alla rete ecologica) di Fagagna e Osoppo;
- Assetto geomorfologico raro (più importante complesso morenico della regione);
- Varietà dell'assetto vegetazionale (presenza di boschi di latifoglie miste, alberi isolati, siepi arbustive ed arboree);
- Permanenza di tracce del paesaggio agrario del passato caratterizzato da una vegetazione magredile ricchissima di specie endemiche, alberature, siepi, boschetti;
- Praterie aride (ambiente straordinario della pianura friulana);
- Ultimi frammenti dell'ambiente steppico periglaciale.





tematica settoriale prevalente: **RISORSE PRIMARIE**

Assoluto primato nel settore agroalimentare grazie alla specializzazione nella produzione di prosciutto di San Daniele, uno dei pochi prodotti in regione a fregiarsi del marchio di denominazione di origine protetta e discreta rilevanza del comparto agricolo che in alcuni comuni come San Vito di Fagagna e Colloredo di Monte Albano vale circa l'8% del valore aggiunto totale.



La specializzazione in un comparto agroalimentare molto competitivo e organizzato attraverso il modello distrettuale in quasi la metà dei comuni dell'area ha permesso al territorio di sviluppare una buona densità imprenditoriale e una notevole offerta di lavoro. Al tempo stesso, la debole diversificazione del sistema produttivo e la rilevante presenza agricola ostacolano la crescita di produttività del sistema che rimane inferiore alla media regionale.

La storica specializzazione nel settore agricolo e agroindustriale non è stata accompagnata dallo sviluppo di attività produttive tecnologicamente innovative la cui limitata diffusione tocca uno dei valori più bassi tra quelli registrati nei sistemi territoriali esaminati.

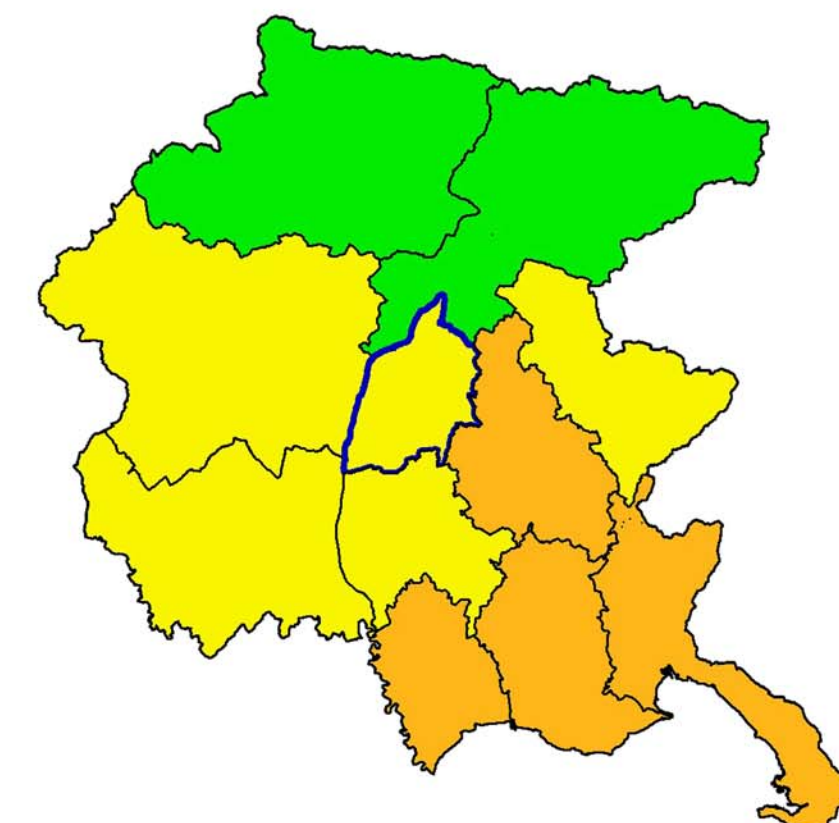
La limitata rilevanza turistica dipende dalla scarsa dotazione di attrattori significativi, ma anche dall'inadeguata valorizzazione di un discreto patrimonio paesaggistico e culturale che conta diversi castelli e siti della Grande Guerra disseminati su un territorio di notevole valore paesaggistico. L'importante vocazione enogastronomica dovrebbe quindi essere sfruttata per integrare gli altri caratteri identitari e sviluppare un nuovo tipo di ricettività legata al benessere e alla qualità della vita.

Nonostante la posizione di centralità, la buona infrastrutturazione stradale e la vicinanza all'autostrada A23 il sistema presenta un livello di accessibilità leggermente inferiore alla media a causa della discreta distanza dagli scali aeroportuali e della completa mancanza di collegamenti ferroviari.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Scadente	-0,6
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Ottimo	+2
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Pessimo	-2
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Scadente	-1
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Scadente	-1
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-0,64
Certificazioni ISO 14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Sufficiente	-0,29
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Pessimo	-2
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Ottimo	+2
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Sufficiente	0
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Scadente	-1
Produzione di rifiuti urbani	Variazione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Ottimo	+2
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Ottimo	+2
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Scadente	-0,57
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Sufficiente	0
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Sufficiente	-0,07
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Scadente	-1

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Sufficiente	Sufficiente
-0,01	-0,35



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta che si incentra sul polo di San Daniele del Friuli si caratterizza per un giudizio complessivo sufficiente, anche se non del tutto, cui si giunge sia attraverso l'applicazione della mera media aritmetica, sia mediante la scelta di una media di giudizio ponderato.

Degli indicatori componenti il core-set usato per il bilancio, la maggioranza è stata giudicata scadente (7 indicatori su 17 totali): a confermare in negativo la valutazione contribuiscono 2 indicatori giudicati pessimi. Tale risultato è tuttavia bilanciato da 4 indicatori valutati sufficienti e soprattutto da 4 indicatori cui si è dato giudizio ottimo.

Nell'ambito dell'area vasta, hanno valori sufficienti gli indicatori riguardanti la pressione della rete infrastrutturale nelle aree protette, la pressione antropica, che per la maggior parte del territorio interessato ha valore medio, e la tutela da inquinamento acustico: il numero di attività certificate ISO 14001 si assesta su un valore quasi sufficiente. Sono stati giudicati ottimi i valori degli indicatori che descrivono la gestione dei rifiuti urbani, la presenza di superfici agricole utilizzate e la fragilità ambientale, che risulta molto bassa per la maggior parte del territorio oggetto di valutazione.

A controbilanciare in negativo i valori appena esposti contribuiscono gli indicatori relativi alle attività produttive rischiose o particolarmente impattanti, il valore elevato di superficie impermeabilizzata a seguito di insediamenti antropici, la scarsa presenza di piste ciclabili, gli indici che descrivono composizione ed età della popolazione residente, nonché il numero di attività registrate EMAS, tutti caratterizzati da valori di giudizio scadenti. Si evidenziano inoltre i risultati piuttosto negativi rilevati in merito alla presenza di superfici boscate ed all'alta percentuale di territorio caratterizzata da un valore ecologico molto basso.



Superficie (km²): 521,7
Popolazione residente (abitanti): 29910
Densità abitativa (abitanti/km²): 57,3

Il Polo di Cividale è meta turistica grazie al ricco patrimonio storico-architettonico (UNESCO), ed è al centro di rapporti particolarmente intensi con il circondario, grazie alla presenza del presidio ospedaliero e degli insediamenti industriali, che consentono un notevole assorbimento di manodopera.

Gli insediamenti permanenti si localizzano nelle zone semi pianeggianti interne al rilievo, sui versanti e sui crinali; in generale vi è una presenza diffusa di rete di villaggi circondati da territori un tempo sfruttati per la produzione agricola intensiva, collegati tra loro per mezzo di un reticolo viario storico. Le sistemazioni agricole e gli insediamenti storici coesistono integrandosi reciprocamente. Di rilievo è la presenza di una serie di castelli, nonché di residui monumentali e testimonianze storiche di antiche strutture insediative.

Il STL si classifica tra quelli a medio-bassa intensità di relazioni pendolari, con poco più di 11.000 spostamenti interni al FVG totali interessati. Rispetto la mobilità generata, l'area denota una netta prevalenza (71%) di spostamenti verso i sistemi territoriali esterni con importanti relazioni verso il comune capoluogo di Udine e verso i territori limitrofi del manzanese e del Collio. Relazioni di rilievo si incentrano inoltre sul polo di primo livello di Cividale del Friuli, sia rispetto l'area vasta di pertinenza che rispetto i territori limitrofi dell'udinese e del manzanese.

COMPONENTI TERRITORIALI STORICO PAESAGGISTICHE

L'STL 7, localizzato sulle Prealpi Giulie, valli del Torre, le valli del Natisone e all'inizio della pianura friulana, possiede, grazie alla città monumentale di Cividale (sito Unesco), un forte connotato storico-culturale. Cividale, capoluogo del primo Ducato in Italia dei Longobardi, fu il massimo centro commerciale e culturale del Friuli nel patriarcato di Aquileia sino alla sua caduta (1420) e finché a metà del XVI sec. cedette il primato ad Udine. Del periodo anteriore all'anno 1000 testimoniano il tempio di Santa Maria o Longobardo (con caratteri romano-bizantini) e del periodo del Patriarcato il Tiburio di Callisto, in San Michele, e l'altare di Pemmone, nel Duomo. Una forte identità del periodo veneziano sono il Ponte del Diavolo e il Duomo.

Non meno importanti le valli del Natisone che testimoniano il confine, risalente già all'epoca romana, tra le popolazioni latine e quelle slave. Territorio ora ben preservato con aree agricole e forestali, strade panoramiche (tra cui la strada tra Castelmonte e Drenchia e quella dei borghi di Mersino), varietà delle strutture insediative (di fondovalle, di mezzacosta, in quota), presenza di importanti fenomeni carsici epigei ed ipogei, testimonianze storico-religiose, tra cui il santuario di Castelmonte con il borgo fortificato di elevato pregio storico-urbanistico. Le colline da Nimis a Faedis racchiudono, altresì, ricchi territori ad elevata panoramicità con: vigneti specializzati in produzioni di qualità, rete di siti archeologici di rilevante importanza (ruderi castellani), ville e castelli in posizione panoramica, chiese votive (sorte come cappelle castellane presso i vecchi castelli), visibili da belvedere e da strade panoramiche.

Ben preservate e paesaggisticamente omogenee le valli del Torre, Cornappo e Chiarò, dove ritroviamo: forme insediative caratterizzate da forti relazioni con i caratteri geomorfologico e climatici dei luoghi, riscontrabili nella configurazione planimetrica, nei metodi costruttivi, nelle tecnologie e materiali utilizzati, borghi rurali con tipologie architettoniche tradizionali collegati da una rete stradale storica, che fornisce anche accesso all'intero sistema ambientale e presenza di incisioni in forra.

Inoltre si segnalano:

- Forme insediative caratterizzate da forti relazioni con i caratteri geomorfologico e climatici dei luoghi;
- Presenza di incisioni in forra;
- Elevata panoramicità dei luoghi (su Prealpi Giulie e sulla pianura del Tagliamento);
- Presenza di importanti fenomeni carsici epigei ed ipogei;
- Copertura forestale molto densa e continua, con predominanza del bosco di latifoglie mesofile;
- Articolata rete sentieristica (collegamento tradizionale tra abitati e accesso alle aree agricole e forestali);
- varietà del paesaggio agricolo (alternanza di colture agricole, vigneti e frutteti non specializzati e/o promiscui);
- Presenza di importanti fenomeni carsici epigei ed ipogei (ambienti di notevole valenza paesaggistica).

Caratteri positivi:

- Grande disponibilità di risorse storico-culturali (Cividale), paesaggistico-ambientali (Valli del Natisone) ed enogastronomiche (cantine ed agriturismi).
- Eccellenze enogastronomiche nella zona dei Colli Orientali del Friuli.

Caratteri negativi:

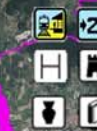
- Costante processo di spopolamento, invecchiamento demografico e riduzione della forza lavoro nelle aree transfrontaliere montane la cui maggioranza è costituita da comuni con meno di mille abitanti.
- Problemi di accessibilità ed infrastrutturazione del territorio.
- Limitato livello di sviluppo economico ed imprenditoriale.

Comuni:

Attimis
Cividale del Friuli
Drenchia
Faedis
Grimacco
Lusevera
Nimis
Prepotto
Pulfero
San Leonardo
San Pietro al Natisone
Savogna
Stregna
Taipana
Torreano



CIVIDALE DEL FRIULI: polo di 1° livello
Superficie (km²): 50,5
Popolazione residente (abitanti): 11628
Densità abitativa (abitanti/km²): 230,3





Areale incentrato sulla S.S. 54, sugli innesti delle vallate a questa e, tra Cividale e Udine, lungo la ferrovia regionale.

La rete stradale principale si sviluppa su complessivi 158,4 km di cui 28,5 di viabilità di primo livello così come individuata dal Piano regionale di settore (su 67,1 km di strade statali/regionali e 91,3 km di strade provinciali). Non vi è presenza di rete autostradale, mentre la rete di primo livello definita dal Piano di settore è costituita dalla S.S. 54 e dalla S.R. 356.

Sviluppi: prevista dal Piano di settore è la riqualificazione (adeguamento e ristrutturazione in sede o con varianti) S.S. 54.

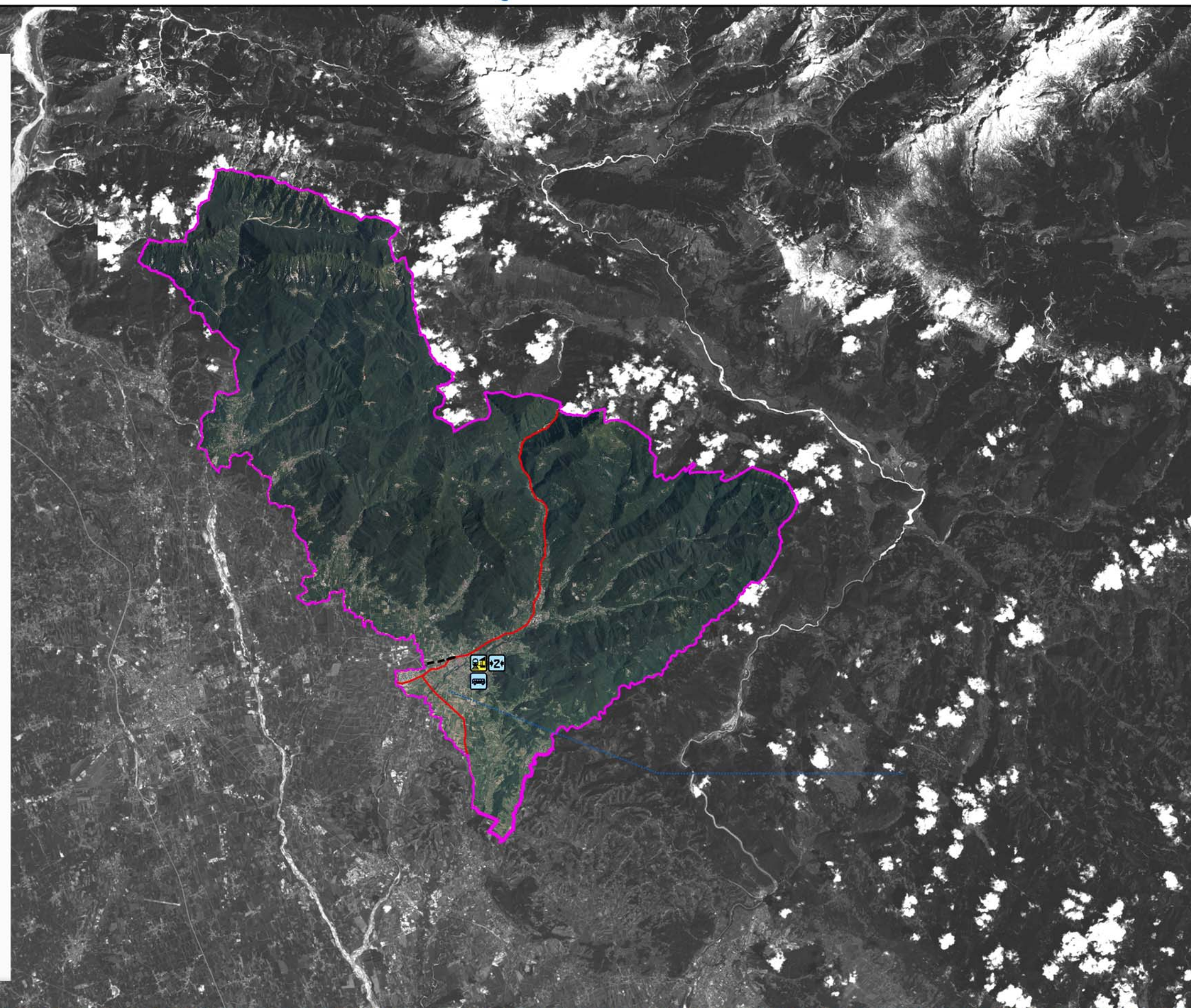
La rete ferroviaria è composta dalla linea Udine-Cividale.

CIMR - Cividale: è costituito da strutture integrate per quanto riguarda l'interscambio ferro-gomma di recente realizzazione.

CICLOVIA - nel territorio dell'STL è in previsione un tratto di ReCIR FVG_3 Ciclovia pedemontana e del Collio di collegamento tra Cividale e il Valico di Stupizza per la Slovenia, ancora da finanziare.

INFRASTRUTTURE ENERGETICHE - Non sono presenti infrastrutture energetiche.

Per quanto riguarda la banda larga e la previsione di interventi di realizzazione di tali infrastrutture il territorio è interessato da una diramazione di infrastrutture già conferite e due tratti non ancora conferiti a Stregna e Drenchia.

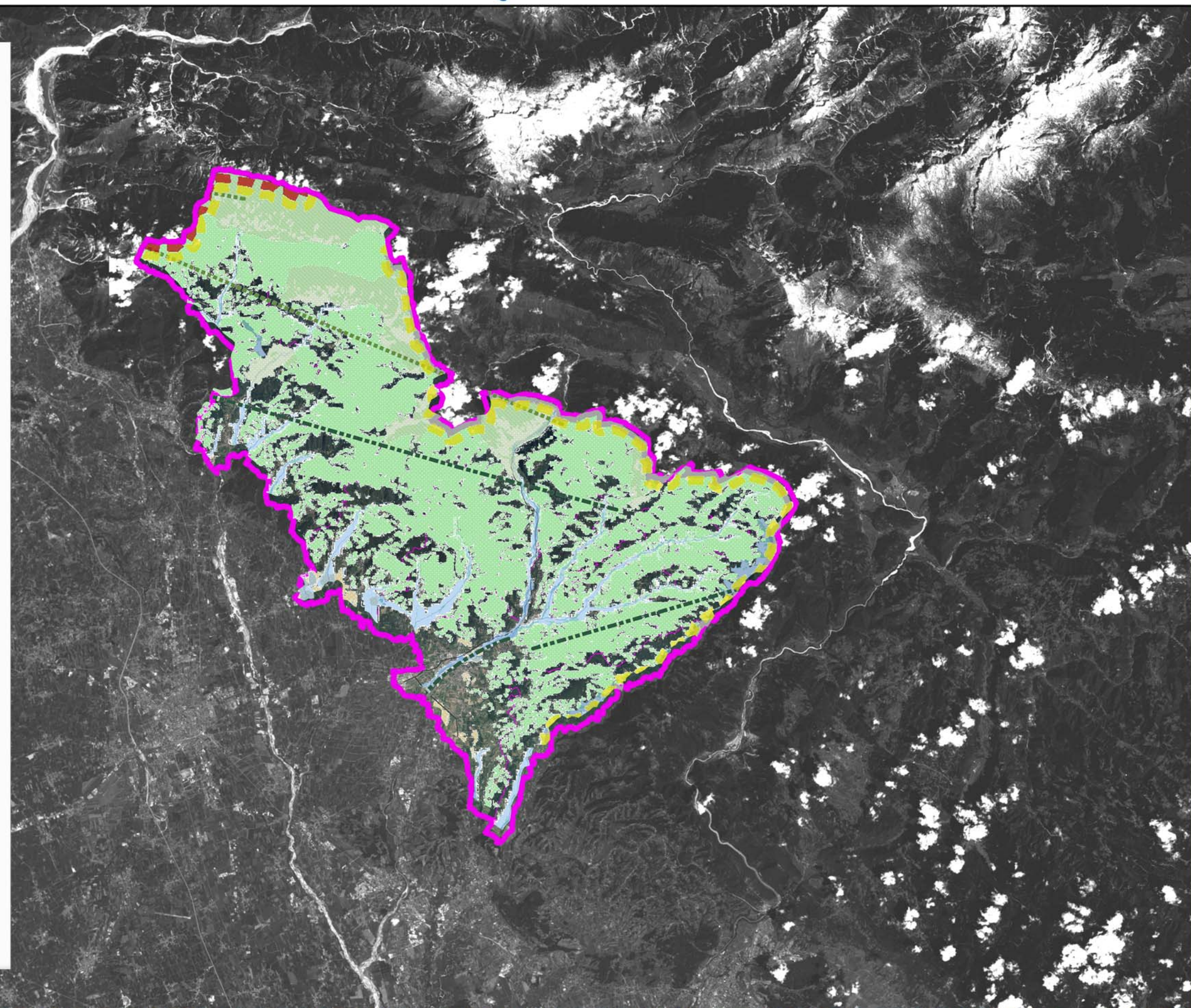


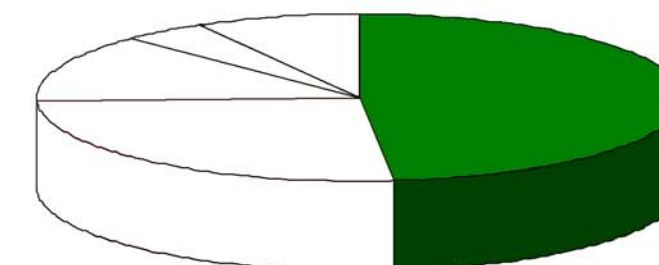
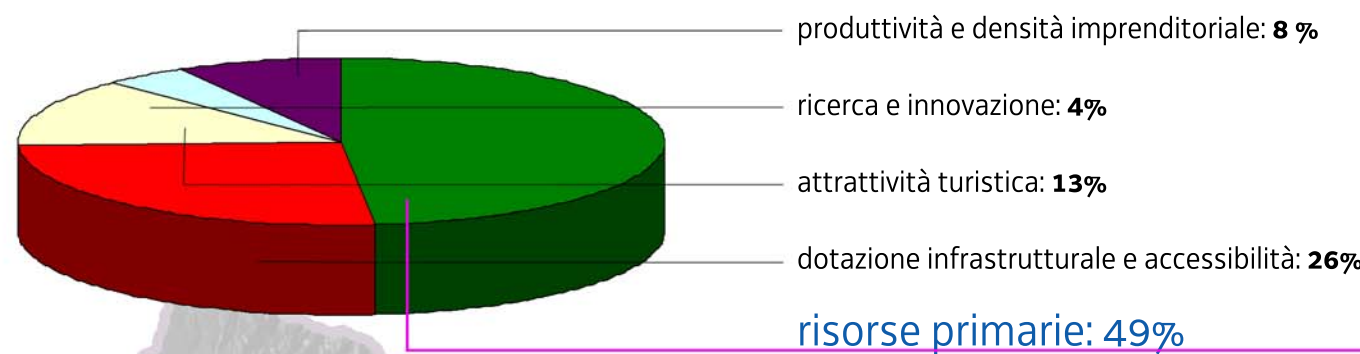


COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

Parchi Naturali	12,76 km ²
SIC	52,09 km ²
Zone Umide	0,49 km ²
ZPS	15,72 km ²

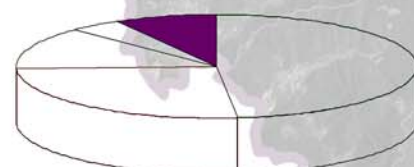
- Ambiti naturalistici prioritari delle Prealpi Giulie settentrionali (in parte), del torrente Cerada, della forra del Cornappo, del Rio Bianco di Taipana e del Gran Monte, della forra del Pradolino e Monte Mia e del Monte Matajur;
- Ambiti naturalistici prioritari delle Alpi Giulie (in parte), del Monte Matajur e del Colovrat;
- Rete ecologica delle acque dei fiumi Natisone, Judrio, Erbezzo, Torre (in parte), Rieca e Cornappo;
- STL caratterizzato da rilievi con compresenza di forme ondulate (derivate dall'erosione e modellamento del flysch) con versanti poco acclivi (800 m) e forme più aspre di natura calcarea o calcareo-dolomitica con versanti ripidi e rocciosi (1.000 m);
- Presenza di fenomeni carsici in paesaggi di particolare pregio;
- Fenomeni di carsismo hanno dato origine a grotte e ad ambienti di particolare rilievo naturalistico e storico – scientifico.





tematica settoriale prevalente: RISORSE PRIMARIE

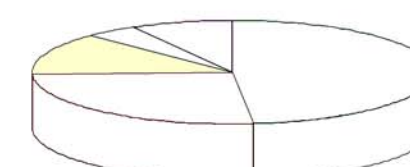
Discreto peso del settore agricolo che rappresenta un'importante fonte di reddito nei Comuni di Prepotto, Lusevera e Savogna dove costituisce rispettivamente il 16%, 11% e 9% del valore aggiunto totale. Eccellenti produzioni vinicole nella zona dei Colli Orientali del Friuli.



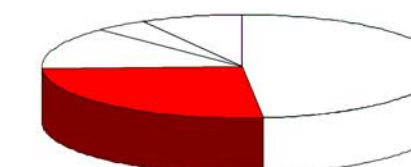
Le difficili caratteristiche di accessibilità del territorio hanno impedito il completo sviluppo economico dell'area che presenta un tasso di imprenditorialità tra i più bassi della regione ed un'offerta di lavoro concentrata prevalentemente nel Comune di Cividale.



La debolezza della struttura produttiva e la limitata diffusione delle attività ad elevato valore aggiunto hanno inoltre causato una produttività molto bassa che colloca il sistema al penultimo posto tra gli STL esaminati.



Limitata capacità di integrare l'offerta turistica culturale di Cividale con la valorizzazione delle risorse paesaggistico-ambientali (Valli del Natisone) ed enogastronomiche (elevato numero di cantine ed agriturismi) del sistema, la cui rilevanza turistica non è ancora adeguata alle potenzialità esistenti.

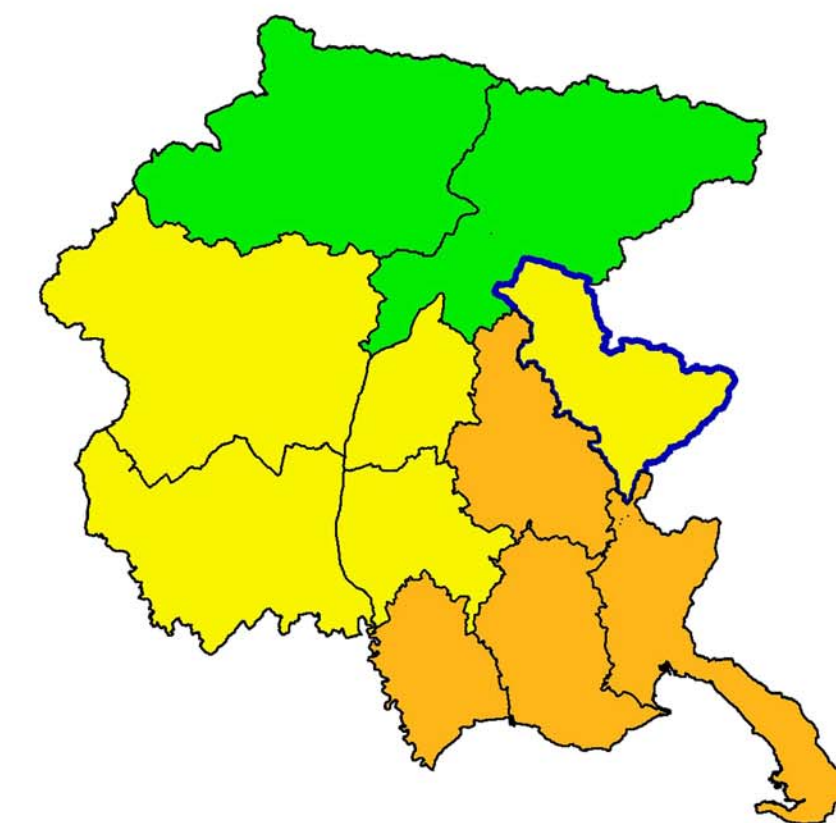


Infrastrutturazione limitata e problemi di accessibilità, soprattutto nei comuni localizzati nella fascia transfrontaliera.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Scadente	-1,3
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Pessimo	-2
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Ottimo	2
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Sufficiente	0
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Ottimo	2
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-1
Certificazioni ISO14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Scadente	-0,87
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Buono	1,2
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Buono	1,4
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Buono	1,33
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Ottimo	2
Produzione di rifiuti urbani	Variazione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Buono	1
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Scadente	-1
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Scadente	-1
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Sufficiente	0
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Sufficiente	0
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Scadente	-1

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Sufficiente	Sufficiente
+0,28	+0,16



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta che si incentra sul polo di Cividale del Friuli si caratterizza per un giudizio complessivo più che sufficiente, cui si giunge sia attraverso l'applicazione della mera media aritmetica, sia mediante la scelta di una media di giudizio ponderato. La valutazione dei 17 indicatori ambientali per il territorio considerato si caratterizza per la presenza di 3 indicatori giudicati sufficienti controbilanciati da 7 indicatori positivi (di cui 4 valutati buoni e 3 ottimi) e 7 indicatori negativi (di cui 6 scadenti e 1 pessimo). Sono valutati in modo sufficiente gli indicatori relativi alla pressione infrastrutturale in aree protette, alla tutela da inquinamento acustico ed al numero di attività produttive particolarmente impattanti. A tali valutazioni si affiancano i giudizi scadenti per gli indicatori afferenti alla composizione ed età della popolazione residente, alle tematiche legate alle certificazioni ambientali, alla presenza di piste ciclabili ed alla raccolta differenziata di rifiuti urbani, mentre si attesta su un giudizio decisamente negativo l'estensione di superfici agricole utilizzate. Positivi sono i contributi afferenti alla produzione di rifiuti urbani e alle tre voci tratte dalle informazioni della Carta della Natura, che evidenziano che la maggior percentuale del territorio considerato sia caratterizzato da un valore ecologico alto, da una bassa fragilità ambientale e da una pressione antropica bassa: si evidenziano in particolare gli ottimi giudizi riservati agli indicatori relativi all'estensione delle superfici agricole utilizzate e delle superfici impermeabilizzate, nonché al numero limitato di attività produttive soggette a rischio di incidente rilevante.



Superficie (km²): 1420.7
Popolazione residente (abitanti): 65057
Densità abitativa (abitanti/km²): 45.8

Trovandosi a nord della Provincia di Pordenone, nella cosiddetta pedemontana spilimberghese, l'ambito dell'STL08 è connotato da un forte potere di attrazione per la manodopera e le professionalità locali attualmente impiegate in attività orientate alla ricerca e allo sviluppo delle materie plastiche, allo studio e costruzione di chiusure esterne per gli edifici con rilevante know-how tecnologico.

Maniago è un polo conosciuto per la secolare produzione di coltelli e vanta una realtà economica in continua espansione ed è sede del Distretto del Coltello (L.R. 27/99). L'industria ha una forte presenza di stabilimenti metalmeccanici, affiancati da numerose aziende che operano nei comparti alimentare (tra cui il lattiero-caseario), edile, tessile, del legno, dei materiali da costruzione, della stampa e delle attività connesse oltre che della produzione e distribuzione di gas ed energia elettrica; non mancano fabbriche di articoli in pelle e in plastica.

Spilimbergo ha conservato le tradizionali attività agricole, sviluppato il tessuto industriale e incrementato i servizi: il settore che offre maggiori possibilità di occupazione è quello industriale; più sviluppate sono le industrie dei mobili e dei materiali da costruzione (tra cui il vetro e i suoi prodotti). È conosciuta anche come la "città del mosaico" per la scuola nata nel 1922.

Infine ad Aviano è presente una base ed aeroporto dell'Aeronautica Militare e della NATO dato in gestione all'Aeronautica Militare Statunitense.

Ad Aviano ha sede inoltre il C.R.O. (Centro di Riferimento Oncologico) che si occupa di prevenzione, diagnosi, cura e ricerca sui tumori, uno dei pochi presenti in Italia e punto di riferimento per il nord-est italiano.

Inoltre i recenti interventi di espansione edilizia, legati essenzialmente allo sviluppo turistico, sono evidenti nell'ambito del Monte Cavallo e lungo la viabilità del versante orientale. La zona più settentrionale dell'STL (Prealpi Carniche) è sempre stata una delle aree meno popolate a causa delle valli strettissime e prive di terreni coltivabili. Nell'area meridionale dell'STL (prealpi carniche) invece si sono verificati importanti trasformazioni dell'assetto del territorio a partire dagli anni '70. Oltre ai riordini fondiari, persistono forme edilizie e frazionamenti moderni, connotati dalla presenza di aziende agricole e grandi appezzamenti colturali intensivi. Nel settore orientale gli insediamenti sono collocati lungo la fascia parallela al Tagliamento, percorsa anche dalla sede ferroviarie e connotata dalla presenza di insediamenti industriali e commerciali. Permane comunque la leggibilità della tradizionale struttura insediativa, composta da villaggi compatti e distanti gli uni dagli altri.

Il STL, caratterizzato dal sistema bipolare e complementare dei poli di primo livello di Spilimbergo e Maniago, si classifica tra quelli a media intensità di relazioni pendolari, con quasi 17.000 spostamenti totali interessati, interni al FVG. L'areale denota nel complesso un carattere più generativo, con spostamenti di media entità interni e verso il sistema territoriale pordenonese, che attrattivo. Lo schema della mobilità principale si distingue nelle relazioni esterne dei comuni pedemontani che gravitano verso il capoluogo Pordenone e il polo di primo livello di Sacile, nei flussi che convergono sulle due citate polarità di primo livello - prime nell'areale in quanto a spostamenti attratti e totali - nonché nella relazione tra queste due.

COMPONENTI TERRITORIALI E STORICO PAESAGGISTICHE

L'STL 8 è localizzato su un territorio esteso che va dalle Prealpi Carniche ai Magredi della pianura. Il centro storico più rappresentativo è Spilimbergo, inserito nel paesaggio rurale tradizionale dell'Alta pianura tra Tagliamento e Colvera, già popolato nella preistoria e importante centro in epoca romana essendo localizzato vicino alla strada che da Sacile porta a Gemona (Noricum). Il tessuto urbano originale corrisponde al borgo storico (XIII - XVI sec.), importanti monumenti sono: il castello, il Duomo romanico-gotico, la Loggia del Dazio e vari palazzi. Altri nuclei urbani videro la loro nascita nella preistoria, vedi Budoia, Aviano ("Croda de la Vecia", sito ipogeo in località Glera di Giais, Grotta dell'Angelo ecc.), Montereale Valcellina e Maniago (grotta denominata "Bus delle Anguane"). Tutti questi centri ebbero il loro maggiore sviluppo in epoca medievale, da citare ad Aviano e dintorni: la Villa Menegozzi, Villa Trevisan, Villa Fabris-Policreti e Villa Policreti a Castel d'Aviano (tutelate ai sensi della L. 1089/39). Da puntualizzare che ad Aviano, localizzato nell'ambito paesaggistico della pianura tra Livenza e Colvera, si riscontrano ancora la permanenza dei caratteri di varietà del paesaggio agrario tradizionale consistente nell'associazione di colture avvicendate, prato, rete di siepi segnaconfine, aziende agricole e tessiture agrarie di tradizione medievale con campi chiusi.

In merito al paesaggio si riassumono alcuni punti più rappresentativi degli ambiti paesaggistici che ricadono in questo STL.

L'area montana è caratterizzata dal paesaggio delle Prealpi Carniche è dal parco naturale delle Dolomiti Friulane, condizioni ambientali e paesaggistiche eccezionali si trovano verso la pianura con forre dei torrenti Cellina, Colvera e Cosa. Un alto valore paesaggistico è rappresentato dalla riserva naturale del Lago di Cornino.

Elemento forse più rappresentativo del STL è l'ambito dei Magredi del Meduna, Cellina e Colvera con presenza di aree magredili, componenti fondamentali del paesaggio friulano e ultimi frammenti dell'ambiente steppico preglaciale. Nell'ambito dei Riordini fondiari dell'alta pianura ritroviamo invece testimonianze di esperienze novecentesche di pianificazione unitaria di insediamenti e paesaggio agricolo (Villotte e Dandolo) e una vegetazione magredile ricchissima di specie endemiche, alberature, siepi e boschetti. Un po' più a nord, nell'ambito paesaggistico dei Rilievi collinari sovralluvionati conglomeratici e argillosi, si riscontra un paesaggio formato dai rilievi collinari riconoscibili in quattro aree: le colline di Frisanco con i centri di Poffabro, Frisanco, Navarons, le colline di Castelnuovo e l'arco collinare compreso tra Sequals e Clauzetto. I rilievi collinari sono caratterizzati da morfologie ondulate morbide ricoperte di bosco ceduo di latifoglie con presenza di chiese o castelli in posizione panoramica. Ancora più a ovest ritroviamo l'ambito paesaggistico degli insediamenti pedemontani e collinari del pordenonese ricco di fenomeni carsici ipogei che danno luogo ad ambienti di notevole valenza paesaggistica e ambientale, come le sorgenti (Gorgazzo, la Santissima), ed inoltre elevata panoramicità dei luoghi e dello scenario naturale costituito dal fronte collinare pedemontano con l'emergenza del centro e del castello di Polcenigo. Infine si cita ancora l'ambito paesaggistico del Gruppo del Monte Pramaggiore con la natura dolomitica dei rilievi e le vallate fortemente incise ed allungate. I rilievi più elevati sono connotati in prevalenza da forme a linea di cresta discontinua, con selle, gullie e torrioni dolomitici. La morfologia inospitale delle valli strettissime e poco assolate ha impedito un'estesa urbanizzazione. Gli esempi di centri piccoli di Erto e Casso, abbarbicati su ripidi pendii, sembrano parte delle geometrie delle alte vette che li circondano; le case di Erto Vecchia, strutture a volume chiuso che si sviluppano in altezza, o le case a torre di Casso, ancora più allungate e con il tetto in pietra, rappresentano un esempio quasi unico dell'architettura spontanea della zona.

Caratteri positivi:

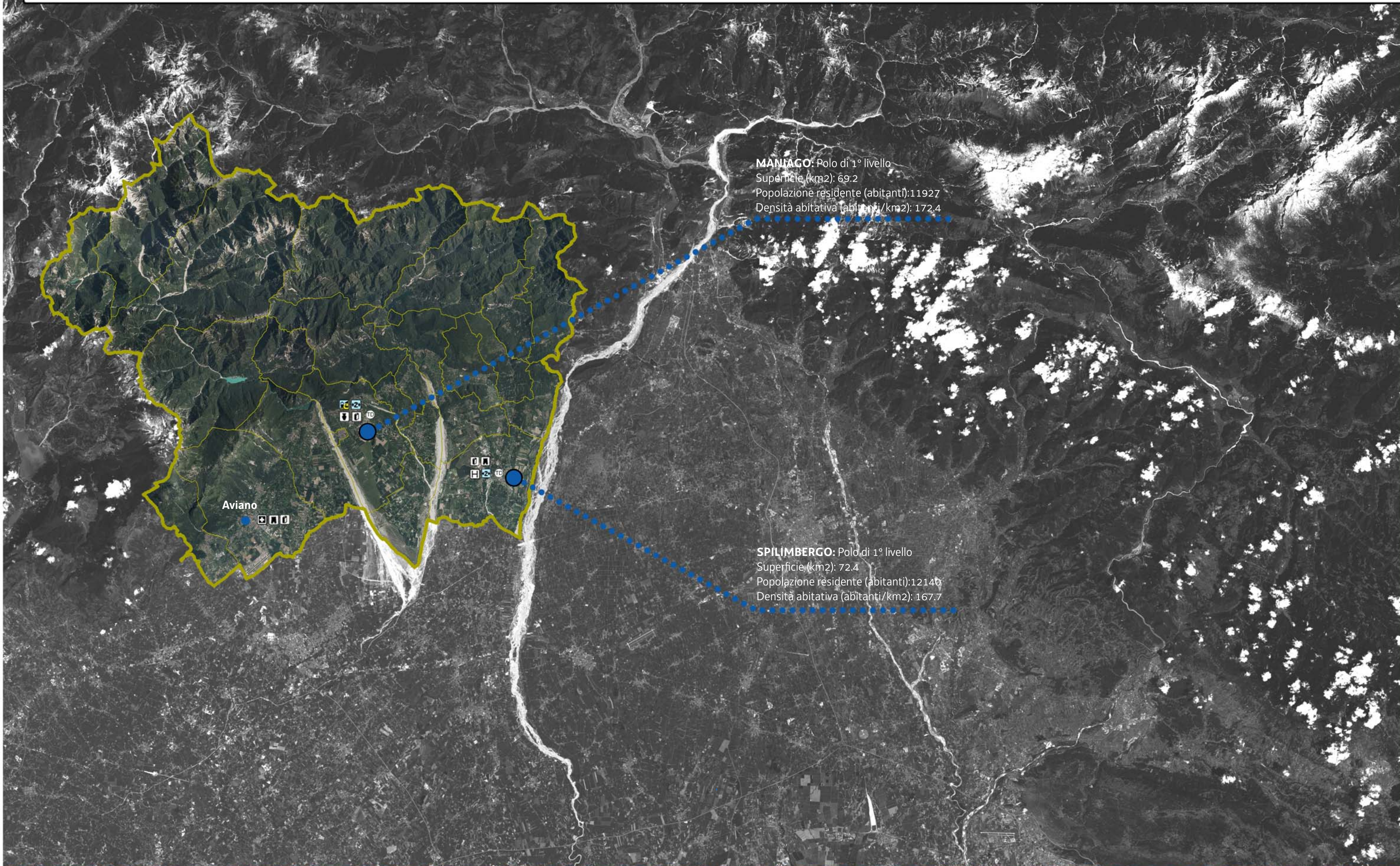
- Potenziale di sviluppo turistico legato alla valorizzazione della grande dotazione di risorse naturali (Parco regionale delle Dolomiti Friulane) e al potenziamento degli impianti sciistici.
- Sistema di tutela ambientale estensivo a garanzia dell'importante patrimonio paesaggistico e forestale.
- Presenza di un centro di eccellenza oncologica a livello internazionale (C.R.O. di Aviano).

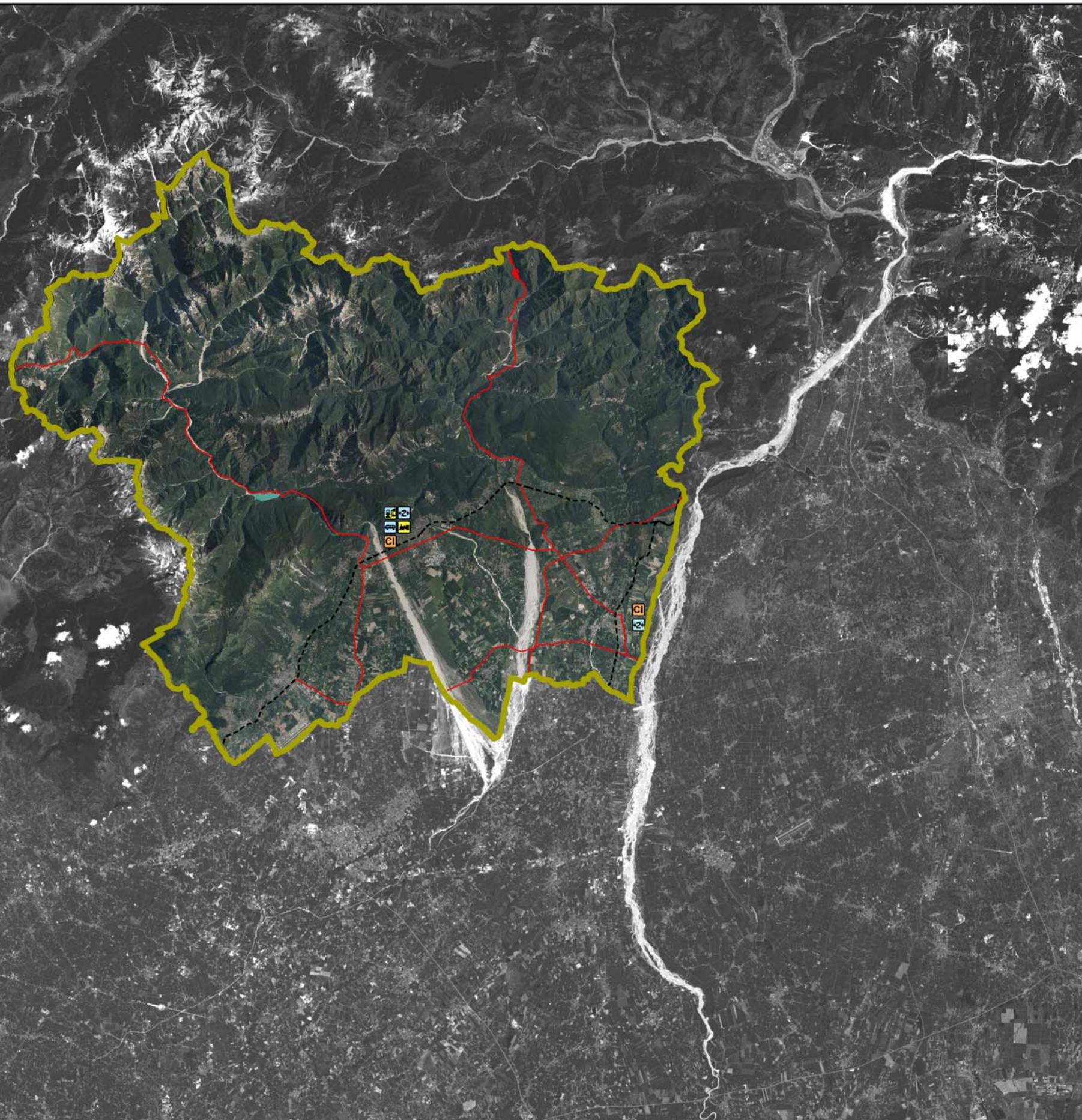
Caratteri negativi:

- Limitata dotazione infrastrutturale e seri problemi di accessibilità nei comuni montani.
- Costante processo di spopolamento, invecchiamento demografico e riduzione della forza lavoro nell'area montana la cui grande maggioranza è costituita da comuni con meno di mille residenti.
- Sviluppo economico ed imprenditoriale concentrato soltanto in corrispondenza dei poli maggiori (Maniago, Spilimbergo e Aviano).

Comuni:

Andreis
Arba
Aviano
Barcis
Budoia
Castelnuovo del Friuli
Cavasso Nuovo
Cimolais
Claut
Clauzetto
Erto e Casso
Fanna
Frisanco
Maniago
Meduno
Montereale Valcellina
Pinzano al Tagliamento
Polcenigo
Sequals
Spilimbergo
Tramonti di Sopra
Tramonti di Sotto
Travesio
Vajont
Vito d'Asio
Vivaro





Il STL è caratterizzato dal passaggio lungo la pedemontana della linea Sacile-Gemona, il cui mantenimento e potenziamento è condizione essenziale per il potenziale riequilibrio modale delle relazioni dell'areale interne e verso il sistema pordenonese.

La rete stradale principale si sviluppa su complessivi 384,7 km di cui 153,8 di viabilità di primo livello così come individuata dal Piano regionale di settore (su 125,5 km di strade statali/regionali e 259,2 km di strade provinciali).

Non vi è presenza di infrastrutture autostradali. La rete di primo livello definita dal Piano di settore è costituita principalmente dalle S.R. 251, 464 e 552, nonché dal collegamento Aviano-Barbeano-Dignano (S.P. 24, 53 e 23) e pedemontano Sequals-Osoppo (S.P. 34, 1 e 4).
Sviluppi: è prevista dal Piano di settore la ristrutturazione e adeguamento funzionale del tratto Piandipan-Sequals e la realizzazione del nuovo tratto Sequals-Gemona. Prevista anche la riqualificazione, in sede o variante, delle S.R. 464 (compreso il completamento dell'asse Barbeano-Dignano) e 552.

La rete ferroviaria attraversa gran parte del territorio con la linea Sacile-Gemona a binario unico non elettrificato. E' previsto il mantenimento e potenziamento di tale linea.

CIMR - Maniago: è costituito da strutture integrate per quanto riguarda l'interscambio ferro-gomma.

Spilimbergo: la stazione ferroviaria non è presente, l'autostazione è in corso di realizzazione (progetto definitivo).

CICLOVIA - il tratto FVG_3 Ciclovìa della pedemontana e del collio di collegamento tra Sacile-Maniago-Pinzano è stato quasi totalmente realizzato; da finanziare il tratto verso Gemona, il tratto della FVG_4 della pianura e del Natisone da Pinzano a Spilimbergo e il tratto da Polcenigo verso Sacile della FVG_7 della Ciclovìa del Livenza.

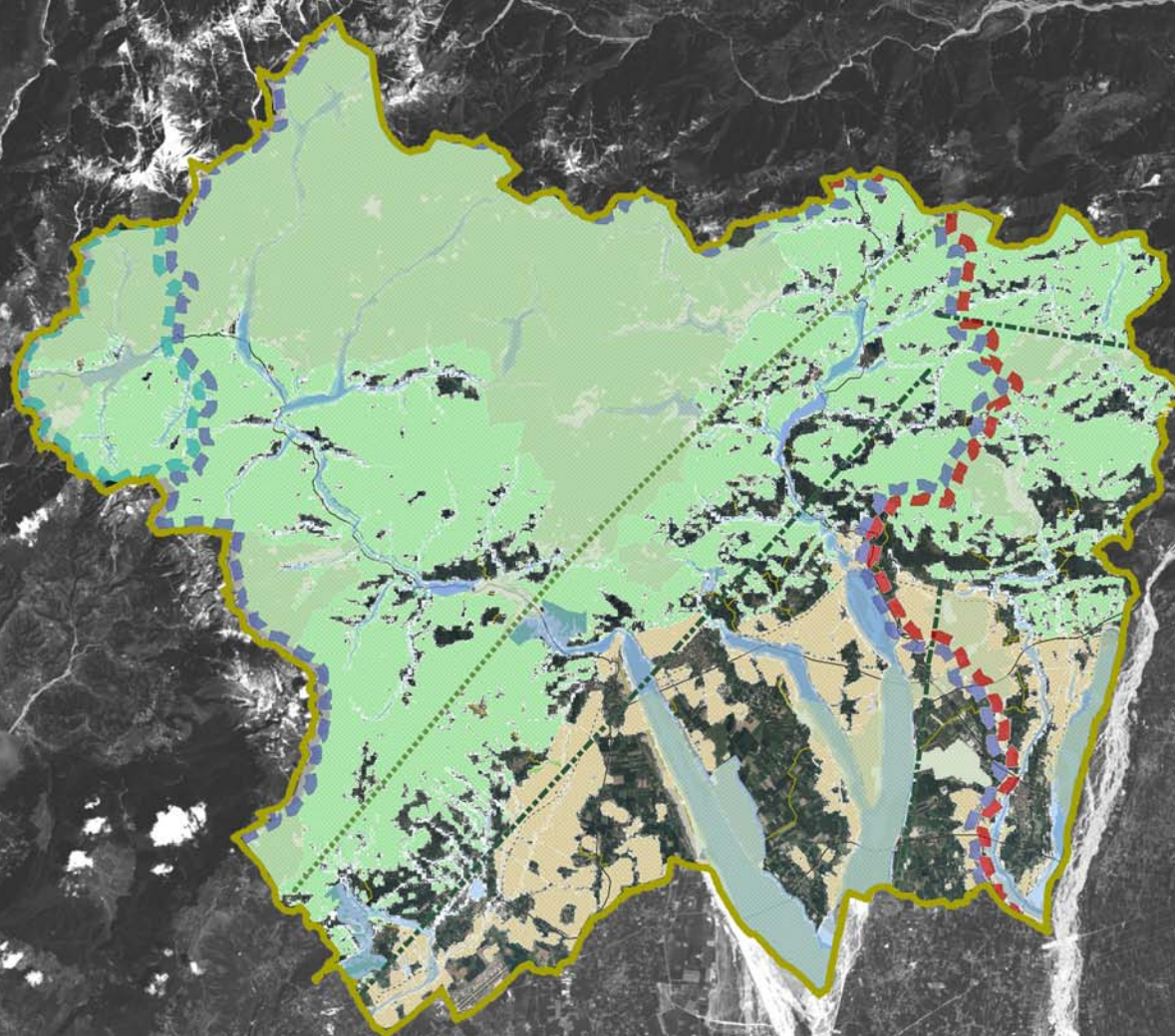
LOGISTICA -Maniago: dotato di stazione merci.

INFRASTRUTTURE ENERGETICHE - Sono presenti linee di gasdotti zona Spilimbergo-Maniago ed elettrodotti aerei.

Per quanto riguarda la banda larga e la previsione di interventi di realizzazione di tali infrastrutture sono previsti diversi interventi (Polcenigo-Aviano-Maniago-Travesio-Pinzano) la cui delegazione è stata già conferita. La delegazione è stata già conferita ma non ancora aggiudicata per il servizio alle zone di Andreis, Claut, Cimolais, Erto e Casso.

INDIRIZZI SPECIFICI PER LE AZIONI IN AREA VASTA:

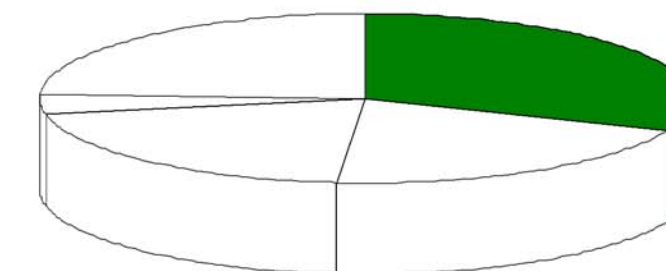
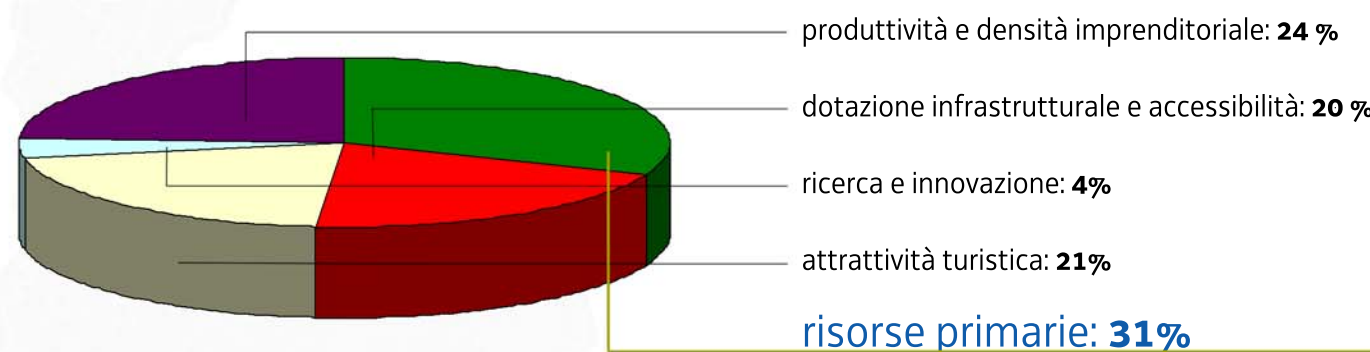
- sostenere il mantenimento, adeguamento e potenziamento delle linee e delle infrastrutture della ferrovia secondaria Sacile-Gemona e dei relativi servizi quale collegamento ambientalmente privilegiato in particolare interno al STL e da questo verso il STL del sacilese e pordenonese (v. tabella azioni PGT: 1.2.3);
- garantire la connettività del polo di primo livello di Spilimbergo attraverso un servizio di trasporto pubblico di livello adeguato (rete TPL automobilistica di primo livello, art. 8 L.R. 23/2007) in particolare sulle polarità di Maniago e Codroipo, Udine e Pordenone (v. tabella azioni PGT: 1.2.3);
- sostenere la realizzazione del previsto nuovo collegamento stradale Sequals-Gemona nel rispetto della sostenibilità ambientale, minimizzando e compensando l'impatto sull'ambiente, anche al fine di elevare il grado di connettività del polo di primo livello di Spilimbergo con gli altri poli di rilievo regionali (v. tabella azioni PGT: 1.1.1 e 1.2.3).



COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

Biotopo	0,12 km²
Parchi Naturali	299,44 km²
Riserve Naturali	3,01 km²
SIC	356,88 km²
Area wilderness	28,6 km²
Zone Umide	14,37 km²
ZPS	340,61 km²

- Ambiti naturalistici prioritari delle Dolomiti Friulane (gran parte), dei Monti Verzegnis e Valcalda (in parte), dei Monti Ciaurlec e Forra del Torrente Cosa, della Torbiera di Sequals, dei Magredi del Cellina, della Val Colvera di Jof, della Forra del Torrente Cellina e della Foresta del Cansiglio (in parte);
- Connettivo ecologico prioritario del Monte Piombada e Val d'Arzino (parte), del Castello Ceconi (in parte), del Monte Ciaurlec e della Forra del Torrente Cosa, del Monte Davant, dei Magredi di Pordenone e del Prescudin e Monte Cavallo;
- Rete ecologica delle acque dei fiumi Tagliamento, Cellina, Meduna, del Colvera e Livenza, dei laghi di Barcis, di Selva, di Radona e di Ciul;
- Preponderanza di connettivo ecologico montano;
- Sedi di strutture pubbliche di gestione (strutture attrezzate e aree ripristinate connesse alla rete ecologica di Frisanco, Tramonti di Sopra, Claut, Erto e Casso e Cimolais, gli ecomusei a Barcis e Clauzetto);
- Parco naturale Dolomiti Friulane;
- Ambienti naturali integri e conseguente elevata biodiversità floro – faunistica;
- Fenomeni di carsismo epigeo ed ipogeo con ambienti di particolare valenza naturalistica (torrente Cosa);
- Condizioni ambientali e paesaggistiche eccezionali (forre dei torrenti Cellina, Colvera e Cosa);
- Estesa copertura forestale (boschi di conifere e di latifoglie);
- Rilievi collinari caratterizzati da forme ondulate e mediamente acclivi del terreno che connotano il paesaggio;
- Fitta rete di collegamento e sentieristica tra i borghi che garantisce l'accessibilità alle risorse presenti;
- Boschi di latifoglie con faggio prevalente (bosco ceduo di latifoglie mesofite) e boschi di latifoglie miste;
- Magredi residuali;
- Paesaggio rurale tradizionale connotato da elementi vegetali arborei ed arbustivi (prati stabili, sistemi di macchie e corridoi boscati: siepi, filari, viali alberati, alberi isolati);
- Vigneti e frutteti specializzati;
- Campagna di Aviano (permanenza dei caratteri di varietà del paesaggio agrario tradizionale consistente nell'associazione di colture avvicendate, prato, rete di siepi segnaconfine, aziende agricole).



tematica settoriale prevalente: **RISORSE PRIMARIE**

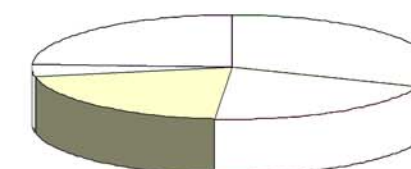
Moderata rilevanza dell'attività agricola e scarsa diffusione del settore agroalimentare.



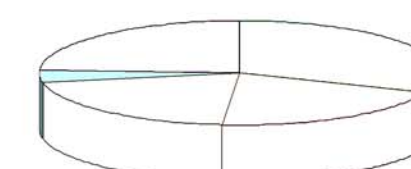
Le difficili caratteristiche di accessibilità del territorio hanno impedito il completo sviluppo economico dell'area che presenta il tasso di imprenditorialità più basso della regione ed un'offerta di lavoro concentrata prevalentemente nei Poli di primo livello, dove hanno sede, rispettivamente, il Consorzio per lo sviluppo industriale economico e sociale dello Spilimberghese e il distretto del coltello di Maniago.



Il territorio è caratterizzato da uno scarso livello di infrastrutturazione stradale e ferroviaria e presenta gravi problemi di accessibilità nella parte montana. L'area pianeggiante sviluppata intorno ai centri maggiori presenta invece valori migliori derivanti dalla vicinanza alle strutture del sistema territoriale Pordenonese.



Sviluppo turistico limitato nonostante la considerevole dotazione di risorse paesaggistico-ambientali (oltre il 20% della superficie del territorio è sottoposta a tutela e comprende il Parco delle Dolomiti Friulane, classificate come patrimonio UNESCO dal 2009), storico-culturali (siti archeologici e della Grande Guerra) e la presenza degli impianti sciistici di Piancavallo.

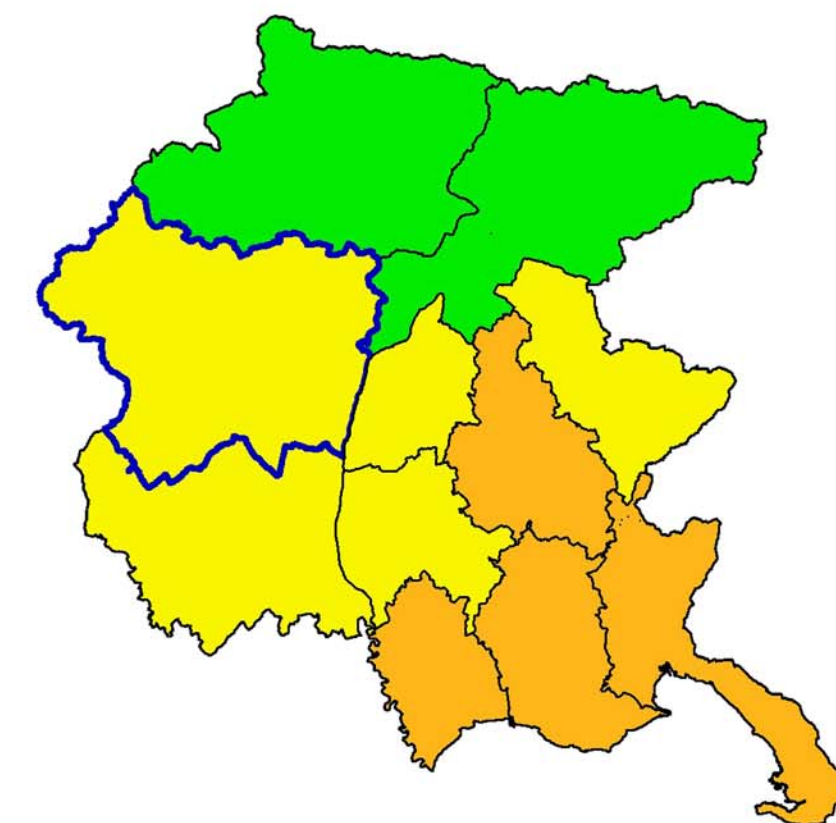


La debolezza della struttura produttiva e l'esigua diffusione di attività tecnologicamente innovative hanno inoltre causato una produttività piuttosto bassa che colloca il sistema al di sotto della media regionale.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Scadente	-0,8
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Pessimo	-2
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Buono	1
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Pessimo	-2
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Pessimo	-2
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-0,96
Certificazioni ISO14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Sufficiente	-0,35
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Sufficiente	-0,19
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Ottimo	+1,77
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Buono	+1,08
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Buono	+1
Produzione di rifiuti urbani	Variazione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Ottimo	+2
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Ottimo	+2
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Sufficiente	-0,15
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Sufficiente	0
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Sufficiente	-0,08
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Scadente	-1

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Sufficiente	Sufficiente
-0,04	-0,04



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta che si incentra sui poli di Maniago e di Spilimbergo si caratterizza per un giudizio complessivo sufficiente, cui si giunge sia attraverso l'applicazione della mera media aritmetica, sia mediante la scelta di una media di giudizio ponderato. La distribuzione di giudizi per questo territorio appare nel complesso equilibrata e simmetrica: la maggior parte degli indicatori costituenti il core-set è stata giudicata sufficiente (5 indicatori sui 17 totali), equilibrata in positivo da 3 indicatori ottimi e da 3 indicatori buoni, mentre in negativo da 3 indicatori scadenti e 3 indicatori pessimi. L'area vasta presenta caratteristiche ambientali di media qualità, associate a giudizi sufficienti, in relazione alla pressione della rete infrastrutturale in aree protette e tutela dall'inquinamento acustico, inoltre, sebbene non pienamente sufficienti, in relazione alla presenza di piste ciclabili, alla diffusione di attività certificate ISO 14001 ed alla maggiore percentuale del territorio studiato caratterizzata da un valore ecologico classificato medio. Risultano particolarmente negativi i giudizi per gli indicatori riferiti alle attività produttive particolarmente impattanti o rischiose ed alla scarsa estensione di superfici agricole utilizzate, mentre scadenti sono i giudizi relativi agli indicatori inerenti l'età e la composizione della popolazione residente, nonché al basso numero di attività registrate EMAS. A controbilanciare i precedenti giudizi spiccano i giudizi ottimi degli indicatori afferenti alla gestione dei rifiuti urbani, sia in termini di produzione che di raccolta differenziata, ed alla maggior percentuale del territorio caratterizzata da una fragilità ambientale molto bassa. Buoni sono infine i giudizi per gli indicatori dedicati all'estensione delle superfici boscate, di quelle impermeabilizzate ed alla maggior percentuale del territorio caratterizzata da una pressione antropica bassa.



Superficie (km²): 855.5
Popolazione residente (abitanti): 248813
Densità abitativa (abitanti/km²): 290.8

L'area rappresenta il cuore dell'attuale rovincia di Pordenone non solo per ragioni puramente geografiche ma anche per l'alto grado di urbanizzazione e la forte concentrazione industriale: il tessuto economico ha promosso lo sviluppo urbano di Pordenone e dei comuni vicini.

Tra gli altri aspetti connotanti l'ambito vi è la presenza della conurbazione di Pordenone, sviluppatasi lungo l'asse viario costituito dalla strada Pontebbana. La recente urbanizzazione, favorita dalla nascita e dallo sviluppo di attività manifatturiere e infrastrutture viarie, ha portato alla progressiva saturazione degli spazi, con l'inserimento di tasselli urbani a carattere misto residenziale, commerciale, industriale.

La parte destra del Tagliamento possiede una realtà economica piuttosto composita e ben ripartita tra i settori agricolo, industriale-artigianale e del commercio e servizi. L'agricoltura è altamente specializzata. Il settore industriale è caratterizzato dalla piccola industria e da un diffuso artigianato: sono soprattutto i comparti edile, metalmeccanico e del legno ad assorbire i flussi più consistenti di manodopera, cui si affiancano i comparti alimentare e dell'abbigliamento. Una percentuale consistente della popolazione attiva è occupata nei settori del commercio e dei servizi, quasi a perpetuare un'antica vocazione favorita dalla posizione geografica.

Pordenone assieme ai poli di Sacile e San Vito costituisce un triangolo i servizi di notevole importanza. Questo ambito oltre a considerarsi autonomo in tutti i suoi settori, offre agli STL vicini molti servizi.

Il STL si qualifica tra quelli ad alta intensità relazionale da pendolarismo interno alla Regione, con oltre 53.000 spostamenti sistematici interessati, secondo valore più alto in assoluto. L'areale è connotato nel complesso dalla densità massima nel FVG di spostamenti generati, e dalla forte prevalenza (88%) tra questi delle destinazioni interne. Di medio/alta entità risulta anche il totale delle relazioni regionali attratte dall'esterno. La rete degli spostamenti principali si dispone tra i comuni di cintura e i tre poli di rilievo dell'area con relazioni più importanti sul comune capoluogo, quale polo gravitazionale principale - secondo in termini assoluti in Regione - anche rispetto i due poli di primo livello. Da rilevare sono anche le relazioni con i poli di primo livello esterni di Manigo e Spilimbergo, con Udine e la componente pendolare interregionale con il Veneto.

COMPONENTI TERRITORIALI E STORICO PAESAGGISTICHE

L'STL possiede delle componenti storico-insediative eccellenti: il centro storico di Pordenone, la città dipinta; i portici in stile veneziano di Sacile; il Giardino della Serenissima; la Strada del Rinascimento che attraversa gli antichi borghi di Spilimbergo con la rinomata Scuola Mosaicisti del Friuli; borghi come Valvasone, San Vito al Tagliamento, Cordovado pieni di storia e tradizioni; l'abbazia benedettina di Santa Maria in Sylivis a Sesto al Reghena.

Pordenone, nota soprattutto per il grande complesso industriale Zanussi, conserva pregevoli monumenti e palazzi tra i quali: il trecentesco Palazzo Comunale, che presenta una loggia al piano inferiore e trifore al livello superiore; il Duomo, risalente alla seconda metà del XIII sec. e recentemente restaurato.

Asse del nucleo urbano antico è il corso Vittorio Emanuele, soggetto a numerose modifiche di tracciato nel corso dei secoli e fiancheggiato da stretti portici ad archi acuti, a tutto sesto o ribassati e palazzi di tutte le epoche e stili. Tra essi: il secentesco Palazzo Gregoris; la Casa Mantica; il Palazzo Montereale-Mantica.

Altri palazzi, ed imponenti monumenti civici del centro storico, risultano: il medioevale Palazzo Ricchieri, nei pressi del Duomo, sede dal 1970 del Museo Civico d'Arte; il cinquecentesco Palazzo Amalteo, in via della Motta, anch'esso sede museale, la Biblioteca; il neoclassico Teatro della Concordia.

Tra le ville, i parchi ed i giardini di Pordenone, si ricorda la Villa ed il Parco Rigutti-Policreti; cosiccome a Cordenons, bisogna ricordare la settecentesca Villa Badini.

Cordenons è anche nota per le sue caratteristiche ambientali ed in particolare per la "risorsa acqua" che ha rappresentato il motivo principale dell'insediamento dell'industria della carta sin dal 1600, con potenzialità per lo sviluppo di filiera, nonché dell'ex cotonificio Cantoni, per il quale si prevede il recupero nell'ambito degli interventi di restauro dell'edilizia industriale.

Tra i monumenti civici dell'STL, il Castello di Porcia è uno dei manieri meglio conservati. Tra altre notevoli antiche vestigia d'architettura difensiva urbana, la casa fortificata con resti di cinta muraria e torrione. Altri notevoli monumenti civici di Porcia risultano: la Casa Fresco-De Mattia; la Porta di Sopra o Torre dell'Orologio, in via Guglielmo Marconi; la Loggia dell'Ex Municipio.

Porcia è inoltre impreziosita da parecchie ville, parchi e giardini tra i quali: la Villa Conti Correr, il Parco, "braida" con i laghetti, cappella e dipendenze della Villa Correr; Villa Rigutti-Policreti.

Inoltre si segnalano:

- Testimonianze neolitiche, dell'Età del Bronzo nonché romane, confermano le antichissime origini di Pravisdomini e delle sue frazioni; i primi insediamenti umani in loco risalgono infatti a circa tremiladuecentocinquanta anni fa.

- A Caneva tracce di insediamenti saltuari e stanziali risalenti al Paleolitico sono stati rinvenuti presso Pian del Consiglio. L'area archeologica comprendente il villaggio eneolitico su palafitte di Palù è disciplinata (ex L. 1089/1939).

- Il Comune di Azzano Decimo è caratterizzato da un prezioso aspetto della cultura religiosa locale (case decorate da affreschi murali popolari, circa trentanove, alcune delle quali collocate adiacenti in prossimità dei crocevia).

- Tutta l'area di Casarsa della Delizia, essendo stata teatro delle operazioni di retroguardia e poi investita dalla grande ritirata di Caporetto tra il 1915 ed il 1918, è caratterizzata da un'alta concentrazione di manufatti bellici risalenti alla Prima Guerra Mondiale. Tra essi, va citato sicuramente il Ponte della Delizia, fondamentale cardine di battaglie ed azioni belliche del Primo Conflitto Mondiale.

- A Sacile emergenze storico-monumentali risultano le seguenti: i ruderi di Castelvecchio, del X - XVI sec.; la Villa Sartori; la Villa Zuccaio. Emergenze storico-monumentali collocate invece nelle frazioni e nelle località limitrofe, risultano le seguenti: le tracce del Castello di Corte, del XII - XVI sec., presso Sant'Odorico; le tracce del Castello di Topaligo, presso le case tra Topaligo e Schiavoi; le tracce del Castello di Cavolano del VIII - XIV sec.; la Chiesetta (e Torretta) di Vistorta; la Villa Brandolini d'Adda, in Vistorta. Tra le opere di archeologia industriale ed infrastrutturale, meritano d'essere ricordati inoltre i fabbricati, le opere d'arte della ferrovia in servizio Sacile - Gemona del Friuli.

Ulteriori siti rappresentativi ed identitari dell'STL sono riconducibili agli edifici museali di San Vito al Tagliamento, alle trasformazioni agrarie e modelli insediativi rurali di Villotte nel comune di San Quirino; all'Abbazia di Sesto al Reghena, ai Castelli sorti lungo gli argini del Tagliamento e del Livenza; gli immobili e aree di notevole interesse pubblico (ai sensi del D. lgs 42/2004) del centro storico e prati Burovich a Sesto al Reghena, la zona delle Risorgive a Chions e San Vito al Tagliamento; le centuriazioni romane di Zoppola e Fiume Veneto.

Il Livenza (o "la Livenza", come più spesso utilizzato almeno fino all'Ottocento) riveste una particolare importanza nel contesto del nord-est italiano:

- Territorio unico per l'elevata complessità delle caratteristiche idrauliche e del sistema ambientale (pertinenze fluviali dell'idrografia maggiore e minore caratterizzate da forme meandriche) che qualificano anche il paesaggio urbano. Paesaggi fluviali meglio conservati del Friuli;
- Territorio ricco di testimonianze storiche e culturali, quali pievi, insediamenti storici di ville e palazzi con annesse pertinenze;
- Presenza di centri e borghi storici ben conservati.

Caratteri positivi:

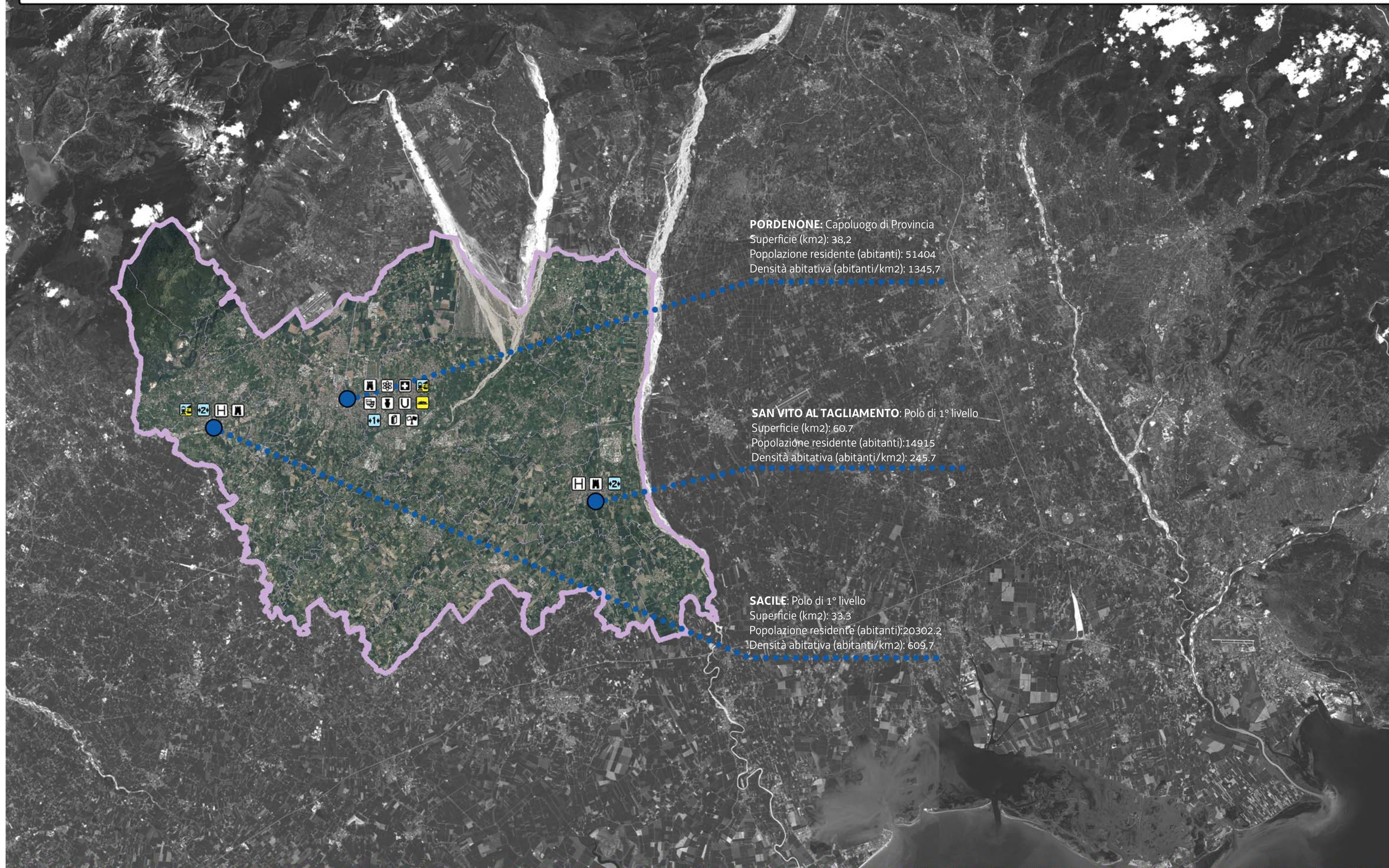
- Presenza di grandi aziende leader a livello mondiale nella produzione di elettrodomestici (Zanussi-Electrolux, Zoppas);
- Elevato dinamismo imprenditoriale, notevole produttività e offerta di posti di lavoro;
- Offerta universitaria tecnico-scientifica finalizzata alla formazione del capitale umano necessario a sostenere il sistema produttivo;
- Rilevante diffusione di aziende ad elevato valore aggiunto operanti prevalentemente in settori Medium e High Tech.

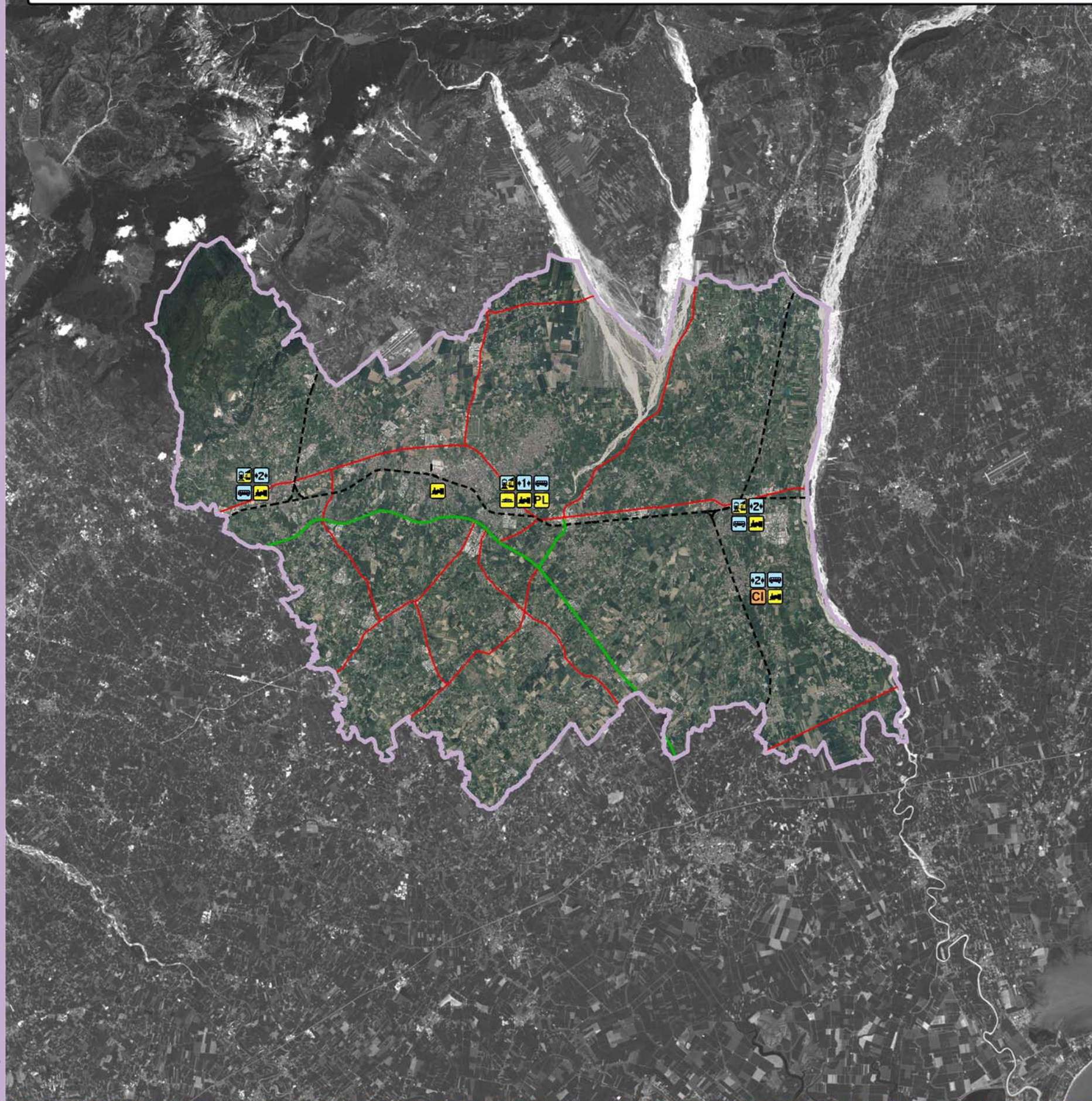
Caratteri negativi:

- Assorbimento degli effetti negativi derivanti dall'aumento dei flussi e della congestione stradale.
- Modello insediativo dispersivo, che produce consumo di suoli agricoli che potrebbero essere sfruttati a livello produttivo e perdita di identità rurale ed ambientale.
- Sviluppo di attività industriali e commerciali in prossimità dei nodi infrastrutturali con rilevante trasformazione dei paesaggi e aumento della mobilità privata.
- Diffusione insediativa esterna ai poli maggiori che estendendosi a centri minori e borghi esterni crea conurbazioni non pianificate.

Comuni:

Arzene
Azzano Decimo
Brugnera
Caneva
Casarsa della Delizia
Chions
Cordenons
Cordovado
Fiume Veneto
Fontanafredda
Morsano al Tagliamento
Pasiano di Pordenone
Porcia
Pordenone
Prata di Pordenone
Pravisdomini
Roveredo in Piano
Sacile
San Giorgio della Richinvelda
San Martino al Tagliamento
San Quirino
San Vito al Tagliamento
Sesto al Reghena
Valvasone
Zoppola





Il STL, caratterizzato da una forte mobilità interna, è dotato di una fitta rete infrastrutturale per cui sono previsti diversi potenziamenti e nuove realizzazioni; il mantenimento e potenziamento della rete ferroviaria è il presupposto per il riequilibrio modale.

La rete stradale principale si sviluppa su complessivi 540,8 km di cui 38,8 di autostrade/raccordi e 115,4 di viabilità di primo livello così come individuata dal Piano regionale di settore (su 100,7 km di strade statali/regionali e 401,3 km di strade provinciali).

La rete autostradale è composta dalla A28 Portogruaro-Conegliano e dal raccordo autostradale 16. La rete di primo livello definita dal Piano di settore è costituita principalmente dalla S.S. 13 lungo l'asse est-ovest e dalla S.R. 251 in direzione nord-sud. Trasversalmente a queste si aggiungono l'asse NSA 177 Piandipan-Sequals e nel quadrante sud-ovest la maglia provinciale delle S.P. 9, 14, 35 e 50. Il PGT riconosce al collegamento Casarsa-S.Vito al Tagliamento (polo di primo livello)-Portogruaro (S.R. 463) livello di interesse regionale.

Sviluppi: è prevista dal Piano di settore la realizzazione dei nuovi tratti di "gronda nord" e "circonvallazione sud" di Pordenone, nonché la ristrutturazione e adeguamento funzionale della Piandipan-Sequals (tratto del complessivo intervento di realizzazione del nuovo collegamento Piandipan-Sequals-Gemona). Inoltre è previsto l'adeguamento della rete viaria costituente la viabilità dell'«area del mobile» (riqualificazione di tratti esistenti e completamento con alcuni tratti) e la riqualificazione complessiva dell'asse S.S. 13.

La rete ferroviaria è composta lungo est-ovest dalla linea alta Venezia-Treviso-Sacile-Pordenone-Udine con le diramazioni verso sud della tratta Casarsa della Delizia-Portogruaro e verso nord della tratta Sacile-Gemona, queste ultime due infrastrutture a binario unico non elettrificate. Inoltre il Piano di settore individua i raccordi funzionali nei pressi di Pordenone.

Sviluppi: sono previste dal Piano di settore le lunette di Sacile e di Casarsa al fine del potenziamento dei servizi. Mantenimento e potenziamento Sacile-Gemona.

CIMR - Sacile: sola stazione ferroviaria, l'autostazione è in fase di pianificazione.

Pordenone e S.Vito al Tagliamento: struttura integrata per l'interscambio ferro-gomma.

CICLOVIA - il tratto della ReCIR della pianura e del Natisone di collegamento tra Codroipo-Pordenone-Sacile-Veneto è da finanziare come pure la ciclovia della bassa pianura pordenonese e quella del Livenza.

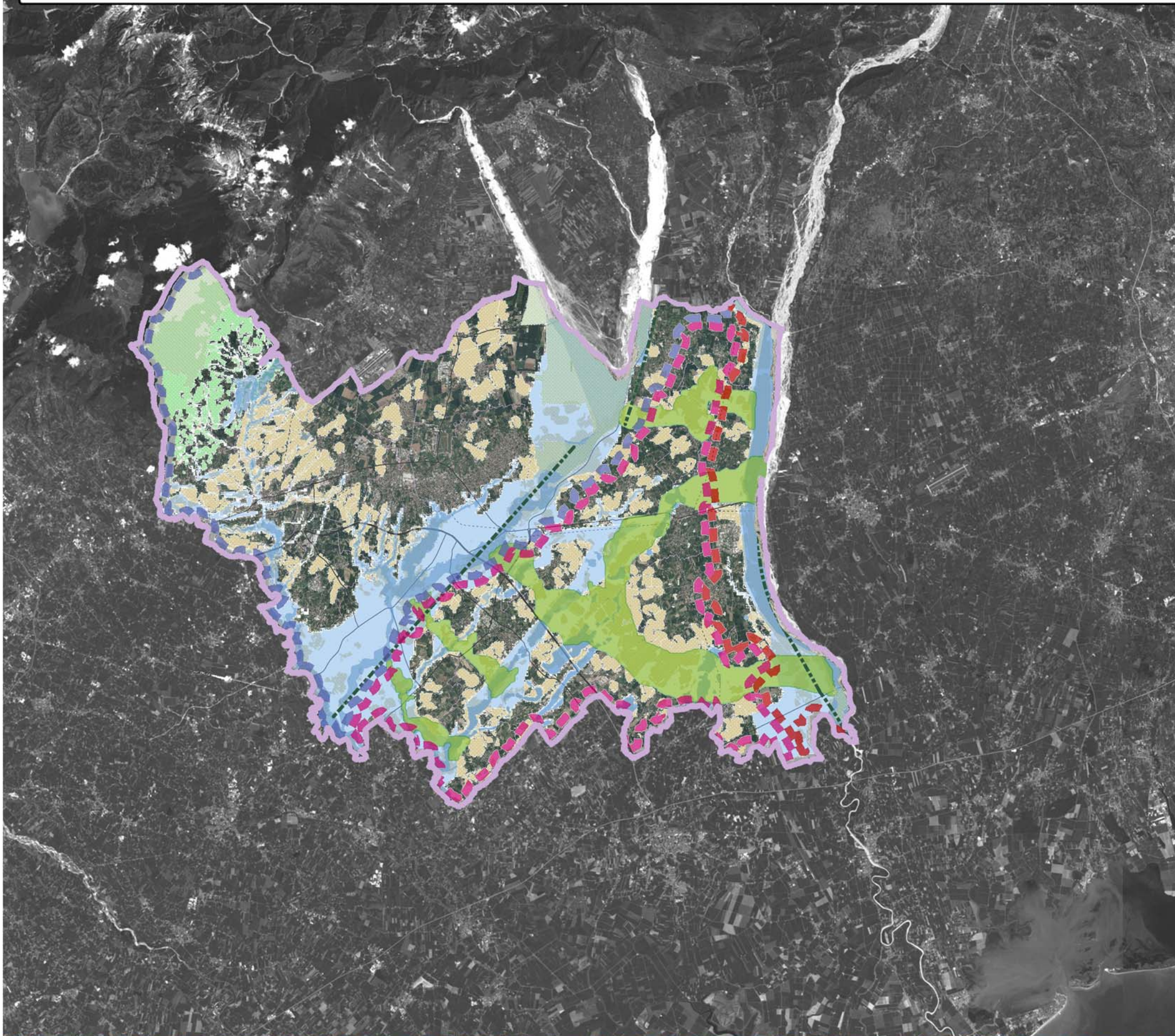
LOGISTICA - Casarsa della Delizia, S. Vito al Tagliamento, Pordenone, Porcia e Sacile : stazione merci;

Pordenone : interporto.

INFRASTRUTTURE ENERGETICHE - Sono presenti linee di numerosi gasdotti ed elettrodotti aerei. E' previsto il completamento della rete di telecomunicazione a banda larga.

INDIRIZZI SPECIFICI PER LE AZIONI IN AREA VASTA:

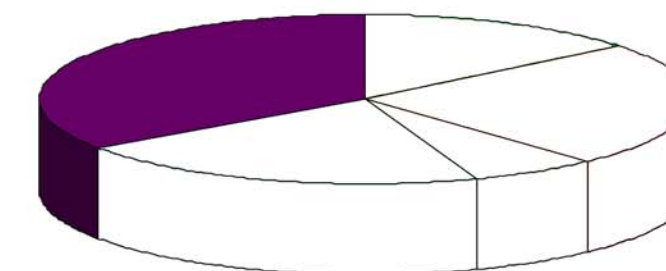
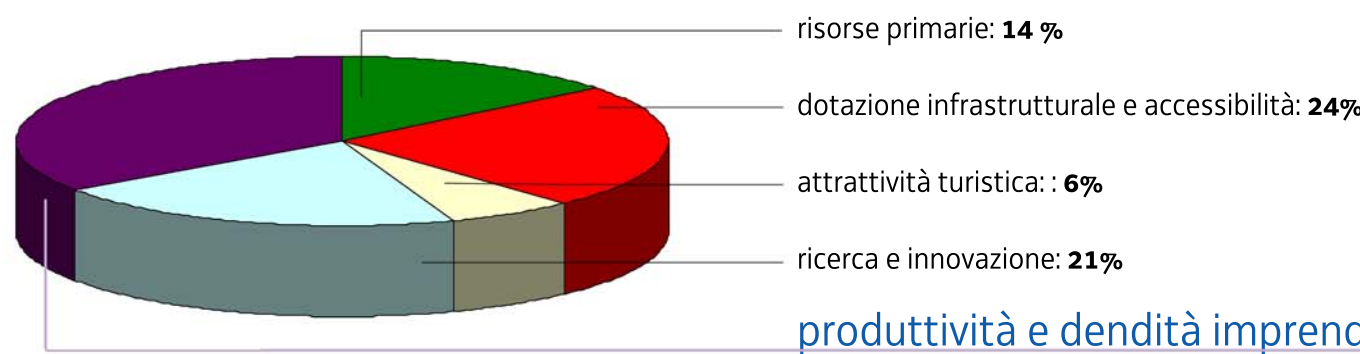
- valutare i possibili sviluppi del territorio nella prospettiva del potenziamento dei collegamenti ferroviari presenti, anche con riferimento alle lunette di Casarsa della Delizia e Sacile, nonché dell'intensificazione e sviluppo di un sistema ferroviario metropolitano che favorisca in via prioritaria l'utilizzo del treno, nonché un adeguato livello di connettività tra poli di primo livello (v. tabella azioni PGT: 1.2.3);
- favorire il mantenimento, adeguamento e potenziamento delle linee ferroviarie secondarie Portogruaro-Casarsa della Delizia e Sacile-Gemona e dei relativi servizi (v. tabella azioni PGT: 1.2.3);



COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

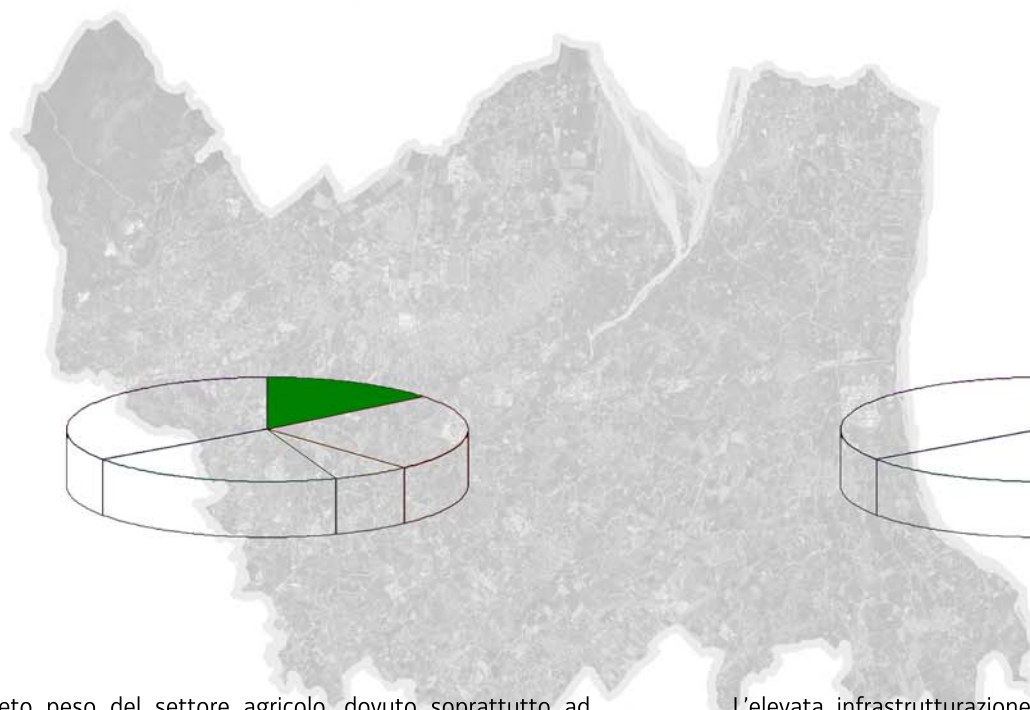
Biotopo	0,21 km²
SIC	34,55 km²
Zone Umide	21,46 km²
ZPS	35,74 km²

- Elevata incidenza di formazioni lineari costituite da dense cortine di arbusti e alberate cedue;
- Modalità tradizionali di insediamento (permanenza di un sistema di villaggi compatti e distanziati gli uni dagli altri);
- Paesaggio agrario connotato dall'associazione ordinata degli elementi che lo compongono;
- Morfologie ondulate che movimentano la prevalenza del piano orizzontale
- Tessiture agrarie di tradizione medievale con campi chiusi;
- Prati stabili soggetti a sfalcio;
- Territorio unico per l'elevata complessità delle caratteristiche idrauliche e del sistema ambientale (pertinenze fluviali dell'idrografia maggiore e minore caratterizzate da forme meandri) che qualificano anche il paesaggio urbano. Paesaggi fluviali meglio conservati del Friuli;
- Prati umidi (fenomeni di risorgenza e di bassura);
- Permanenza di residui di tessiture dei campi, di insediamenti agrari antichi
- Presenza di prati stabili ed elementi vegetali arborei ed arbustivi connotanti il paesaggio rurale tradizionale (siepi, filari, macchie boscate, corridoi boscati);
- Ambiti naturalistici prioritari della Foresta del Consiglio, dei Magredi del Cellina (in parte), della Risorgiva del Vinchiaruzzo, del Bosco di Golena del Torreano;
- Connettivo ecologico prioritario del Bosco di Torrate;
- Rete ecologica delle acque dei fiumi Tagliamento, Meduna, Cellina, Livenza e Noncello;
- Presenza di scarsi lembi di connettivo ecologico agricolo.



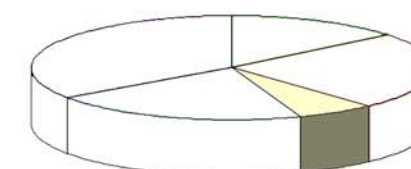
tematica settoriale prevalente: PRODUTTIVITA' E DENSITA' IMPRENDITORIALE

La struttura produttiva robusta e diversificata assicura livelli di produttività e offerta di lavoro tra i più alti in regione. La grande tradizione industriale si basa sui distretti del mobile e della componentistica termoelettromeccanica che interessano quasi l'85% del territorio e sulla presenza del consorzio di sviluppo manifatturiero di Ponte Rosso. Negli ultimi anni si è assistito ad una rapida crescita dei servizi che sono diventati la prima componente del sistema economico in termini di valore aggiunto prodotto in diversi comuni come Pordenone, Sacile e Casarsa della Delizia.

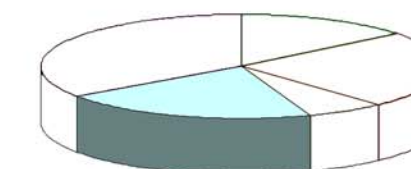


Discreto peso del settore agricolo, dovuto soprattutto ad alcuni comuni aventi una forte componente rurale come Arzene e San Martino al Tagliamento, ma bassissima rilevanza del comparto agroalimentare che tocca il minimo registrato a livello regionale.

L'elevata infrastrutturazione viaria (passaggio autostrada A28 e vicinanza ad A4 e A27) ferroviaria (Linea Venezia-Udine) e logistica (interporto di Pordenone) e la possibilità di poter usufruire delle strutture del vicino Veneto (in particolare dell'aeroporto di Venezia) permettono al sistema di raggiungere un livello di accessibilità tra i più



La limitata rilevanza turistica deriva dalla mancanza di attrattori ambientali e stagionali, mentre le presenze registrate dipendono principalmente dalle risorse culturali (in primis il sito UNESCO di Palù di Livenza) e storiche (circuiti dei castelli, aree archeologiche e siti della Grande Guerra).

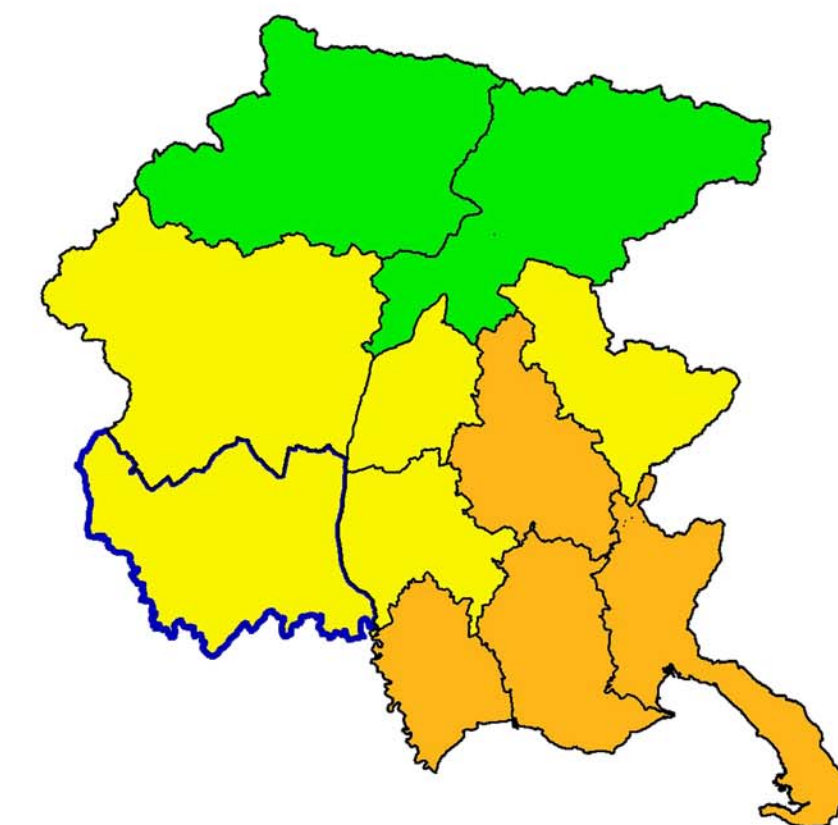


La crescente diffusione di attività manifatturiere High Tech è stata accompagnata dallo sviluppo di un'offerta universitaria prevalentemente tecnico-scientifica, finalizzata alla formazione di capitale umano qualificato, e dalla costituzione del polo tecnologico di Pordenone che ha favorito la nascita di diverse start up innovative.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Buono	+1
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Ottimo	+2
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Pessimo	-2
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Pessimo	-2
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Sufficiente	0
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-0,72
Certificazioni ISO14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Sufficiente	0,32
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Pessimo	-1,88
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Ottimo	+1,96
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Sufficiente	0
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Pessimo	-2
Produzione di rifiuti urbani	Variazione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Sufficiente	0
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Ottimo	+2
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Scadente	-0,84
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Sufficiente	0
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Sufficiente	-0,44
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Buono	+1

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Sufficiente	Sufficiente
-0,15	-0,09



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta che si incentra sui poli di Maniago e Spilimbergo si caratterizza per un giudizio complessivo sufficiente, anche se non del tutto, cui si giunge sia attraverso l'applicazione della mera media aritmetica, sia mediante la scelta di una media di giudizio ponderato.

Degli indicatori componenti il core-set utilizzato per il bilancio ambientale, la maggior parte è stata giudicata come sufficiente (6 indicatori su 17 totali) o negativamente (6 indicatori su 17 totali): a confermare in negativo la valutazione contribuiscono ben 4 indicatori giudicati pessimi. Tale risultato è tuttavia bilanciato da 3 indicatori valutati con giudizio ottimo e 2 indicatori il cui giudizio è stato definito buono.

Nell'ambito dell'area vasta considerata, hanno assunto valori sufficienti gli indicatori riferiti a: pressione della rete infrastrutturale in aree protette, pressione antropica che per la maggior parte del territorio interessato ha valore medio, tendenza alla riduzione della produzione di rifiuti, tutela dall'inquinamento acustico e limitata diffusione delle certificazioni ambientali ISO 14001. Sono stati giudicati scarsi gli indicatori afferenti le registrazioni EMAS e la presenza di piste ciclabili mentre risultati piuttosto negativi sono stati rilevati per presenza di superfici boscate, alta percentuale di superfici impermeabilizzate a seguito di insediamenti antropici, presenza di attività produttive rischiose o particolarmente impattanti e un valore ecologico molto basso.

A controbilanciare positivamente i giudizi di valutazione sopra esposti contribuiscono gli indicatori relativi alle composizione ed età della popolazione residente, un'estensione della superficie agricola utilizzata superiore alla media regionale, una raccolta differenziata in crescita ed in linea con gli obiettivi nazionali nonché una fragilità ambientale che risulta molto bassa per la maggior parte del territorio oggetto di valutazione.



Superficie (km²): 1222
Popolazione residente (abitanti): 39380
Densità abitativa (abitanti/km²) 32,2

Il polo di Tolmezzo è meta di un significativo movimento di turisti, è al centro di rapporti particolarmente intensi con il circondario, grazie alla presenza del polo industriale, che consente un notevole assorbimento di manodopera, degli istituti d'istruzione scolastica di secondo grado e del presidio ospedaliero.

Oggi Tolmezzo è il punto di riferimento di tutti i paesi delle valli carniche ed offre molti servizi. L'economia locale si basa principalmente sul turismo, sul commercio, l'industria del legno e della carta e sull'artigianato locale. Arta Terme, Forni di Sopra e Ravascletto godono di un discreto turismo invernale ma sono carenti di servizi; intrattengono rapporti non molto rilevanti con i comuni del circondario, ai quali gli abitanti si rivolgono anche per motivi di studio e per usufruire dei servizi non disponibili sul posto.

In tutto il resto del territorio gli insediamenti permanenti sono radi e collocati nei fondovalle più aperti; la tipologia insediativa è quella montana (costruzioni su pendenza dei versanti, nelle estensioni delle valli, ad esposizione solare. Gli insediamenti sono formati da piccole case poste una a ridosso delle altre in modo da sottrarre il minor quantitativo di terreno possibile ai pascoli e alle coltivazioni. Queste ultime si connotano per l'associazione tra colture orticole e prato stabile.

Le malghe sono presenti lungo tutta la catena Carnica principale, mentre gli stavoli sono limitati ai settori estremi occidentali ed orientali.

Il STL, di riferimento al polo di primo livello di Gemona del Friuli e in prospettiva ricomprendente il polo progettuale di primo livello di Tarvisio, si classifica tra quelli a bassa intensità relazionale, con circa 9.700 spostamenti pendolari interni al FVG complessivamente interessati. Si caratterizza per le prevalenti relazioni di scambio con altri sistemi territoriali, determinate in particolare dagli spostamenti da Gemona verso destinazioni quali Osoppo e Udine e da flussi connessi al polo di Tolmezzo. Il polo di Gemona si pone, inoltre, quale centro attrattore degli spostamenti pendolari più rilevanti, rispetto ai comuni di prima cintura. Si rilevano, in secondo piano, le relazioni dai territori delle Alpi Giulie Orientali orientate sul polo di progetto di Tarvisio.

COMPONENTI TERRITORIALI E STORICO PAESAGGISTICHE

L'STL 10 si localizza sulle Alpi e Prealpi Carniche e segue il bacino fluviale del Tagliamento. Iniziando la descrizione da nord si riscontra l'ambito del paesaggio della Catena Carnica principale di rilevante valore naturalistico per le sue caratteristiche geologiche e vegetazionali con notevoli pievi, cappelle votive ed altri manufatti legati al culto religioso. La morfologia dell'ambito è caratterizzata da versanti scoscesi e privi di vegetazioni e valli tortuose incise da corsi d'acqua torrentizi. Gli insediamenti permanenti (Forni Avoltri e Timau) sono radi e collocati nei fondovalle più aperti e presentano una tipologia insediativa tipica degli insediamenti montani. Le malghe sono presenti lungo tutta la catena Carnica principale (vecchie malghe abbandonate di Montute, Cuesta Robbia e Culet nel territorio di Ligosullo), mentre gli stavoli sono limitati per lo più agli estremi settori occidentale ed orientale. Anche questo territorio fin dalla preistoria collega il Mediterraneo all'Europa centrale. Vi sono in tal senso vari monumenti storici: le grotte in Comune di Paluzza che rivestono particolare importanza tanto per i rinvenimenti archeologico-paleontologici d'età preistorica e protostorica, quanto per le vicende storico-belliche relative alla Grande Guerra, con postazioni strategiche presso Timau (Grotta presso la centrale di Timau, il Fontanon di Timau, l'Abisso Marinelli, la Grotta dei Cristalli), la Grotta Ricoveri Cantore, sul Pal Piccolo, la Grotta di Monte Croce Carnico; la Torre "romana" o Moscarda e varie iscrizioni romane sulla roccia lungo la via del Monte Croce. Altre importanti vette o località divenute campi di battaglia o nelle quali sorgono vestigia militari della Prima Guerra Mondiale risultano inoltre: la Vetta Cuelat/Cima Freikofel (1757 m.s.l.m.), il Monte Pal Grande, la Casera Pal Grande di Sopra (1705 m.s.l.m.), la Casera Pal Grande di Sotto (1536 m.s.l.m.), la Cima Avostanis (2193 m.s.l.m.), la Cima Pramasio e le Casere Pramasia. Interessante in quest'ambito paesaggistico della catena Carnica principale l'insediamento di Paularo con monumenti risalenti al Medioevo e rinascimentali.

La gran parte del STL 10 è presente nell'ambito paesaggistico dei Canali della Carnia con rilievi dalla morfologia dolce, con estese superfici di boschi di latifoglie e conifere ed insediamenti stabili di fondovalle. I fondovalle più aperti sono intensamente coltivati ed è frequente l'associazione fra prato stabile e colture avvicendate. La città più importante è Tolmezzo situata nel bacino del Tagliamento e nella quale ritroviamo ruderi e monumenti dell'epoca medievale (la Torre Picotta, i castelli di Cort dal Salvan, presso Casanova, di San Lorenzo e di Illegio, ruderi delle torri Cuel di Tor e di Feleteit). Altri centri storicamente importanti localizzati in quest'ambito paesaggistico sono: Ampezzo per le sue case rustiche connotate da caratteristica tipologia, Comeglians e dintorni, per il tipico edificio settecentesco di Palazzo De Gloria, nel territorio del Comune di Raveo per i resti di insediamenti tardo antichi, quali quello d'altura sul Chiaibione (Cuel Budin) e di un edificio tardoromano affrescato del IV sec. d.C. inerpicato sul monte ed infine a Zuglio, anch'essa presidio a protezione dell'importante Via Julia Augusta, che da Aquileia portava ad Aguntum, centro del Norico meridionale, con i rinvenimenti archeologici e paleontologici sparsi di età preistorica, protostorica e preromana.

Per la rimanente parte sudorientale del STL 10 si riscontra un paesaggio che entra nel parco naturale delle Dolomiti Friulane, con estesa copertura forestale (boschi di conifere e di latifoglie) e laghi con relativi contesti paesaggistici (Forgaria - lago e riserva naturale del Cornino). Nella Carnia occidentale si evidenzia un paesaggio prettamente dolomitico: nell'ambito paesaggistico dei Forni Savorgnani si rileva l'antico aggregato urbano di Forni di Sopra costituito dalle frazioni di Vico, Cella ed Andrazza, caratterizzate da esempi di architettura rurale che si distinguono per le strutture pensili lignee in facciata. Presso Tintait sorgono le tracce dell'antichissimo castello di Forni di Sopra mentre ad Andrazza, quelle del castello di Sacquidic. Nell'ambito paesaggistico della Conca di Sauris e nella Val Pesarina sono presenti rilievi a linea di cresta discontinua tipica delle rocce dolomitiche e tra le valli rilievi a linea morbida. A Sauris sorgono numerose case munite di caratteristiche sovrastrutture di legno. A Sauris di Sopra è stato restaurato un rustico divenuto sede del Centro Etnografico, inserito in un circuito museale e premuseale diffuso.

Caratteri positivi:

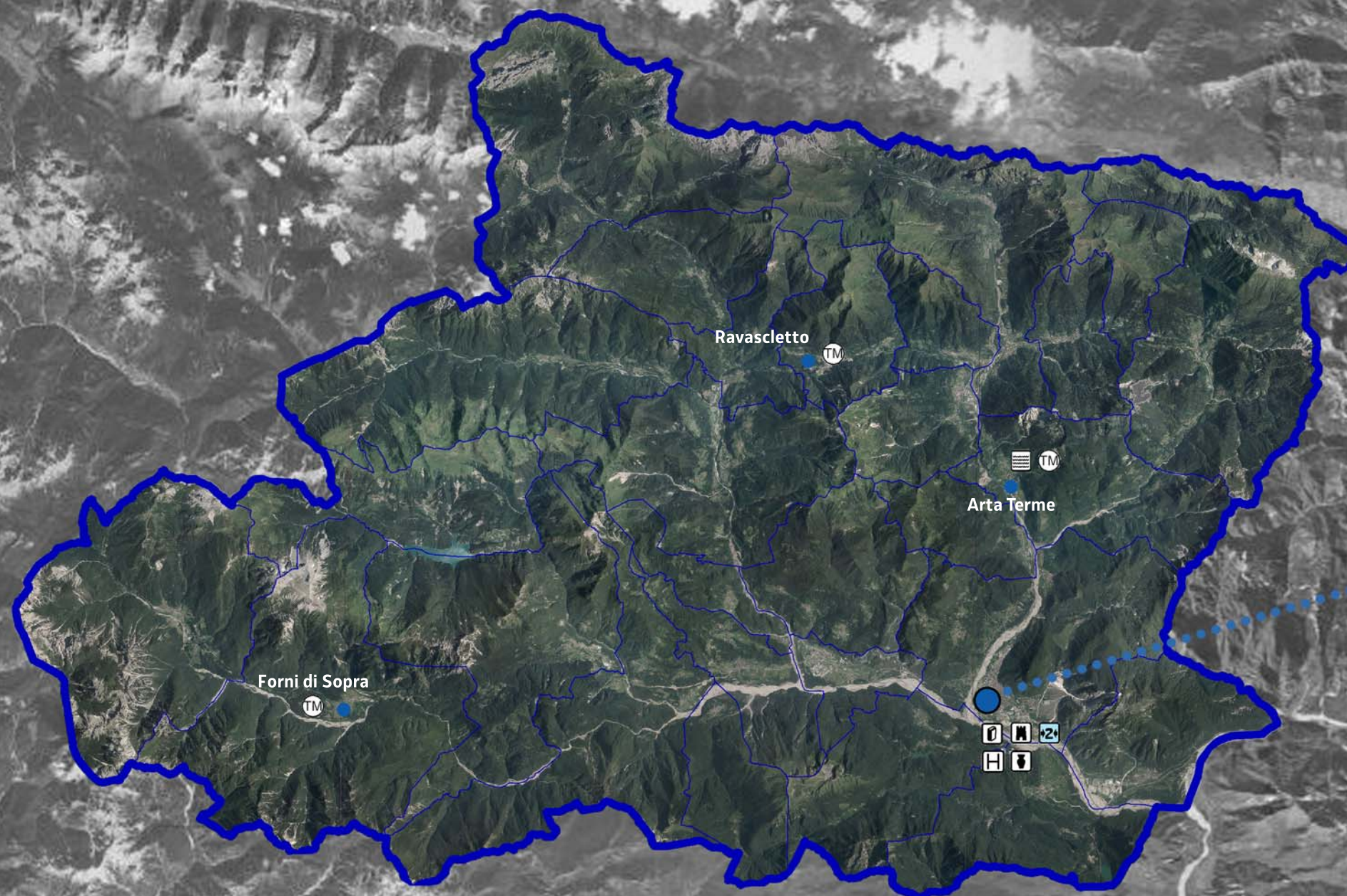
- Discreta ricettività turistica collegata al turismo montano ed ambientale che potrebbe essere ulteriormente potenziata valorizzando le risorse storico-culturali e migliorando l'accessibilità.
- Elevato livello di sviluppo economico nei comuni del fondovalle, caratterizzati da un elevato numero di aziende e posti di lavoro relativamente alla popolazione.
- Considerevole produttività del sistema derivante dalla notevole diffusione di imprese operanti in settori tecnologicamente innovativi.
- Presenza di un polo tecnologico dedicato esclusivamente a incentivare la costituzione di laboratori di ricerca e di attività produttive High Tech sul territorio montano in modo da creare un nuovo modello di sviluppo per l'area.
- Estensivo sistema di tutela ambientale a garanzia del notevole patrimonio paesaggistico e forestale.

Caratteri negativi:

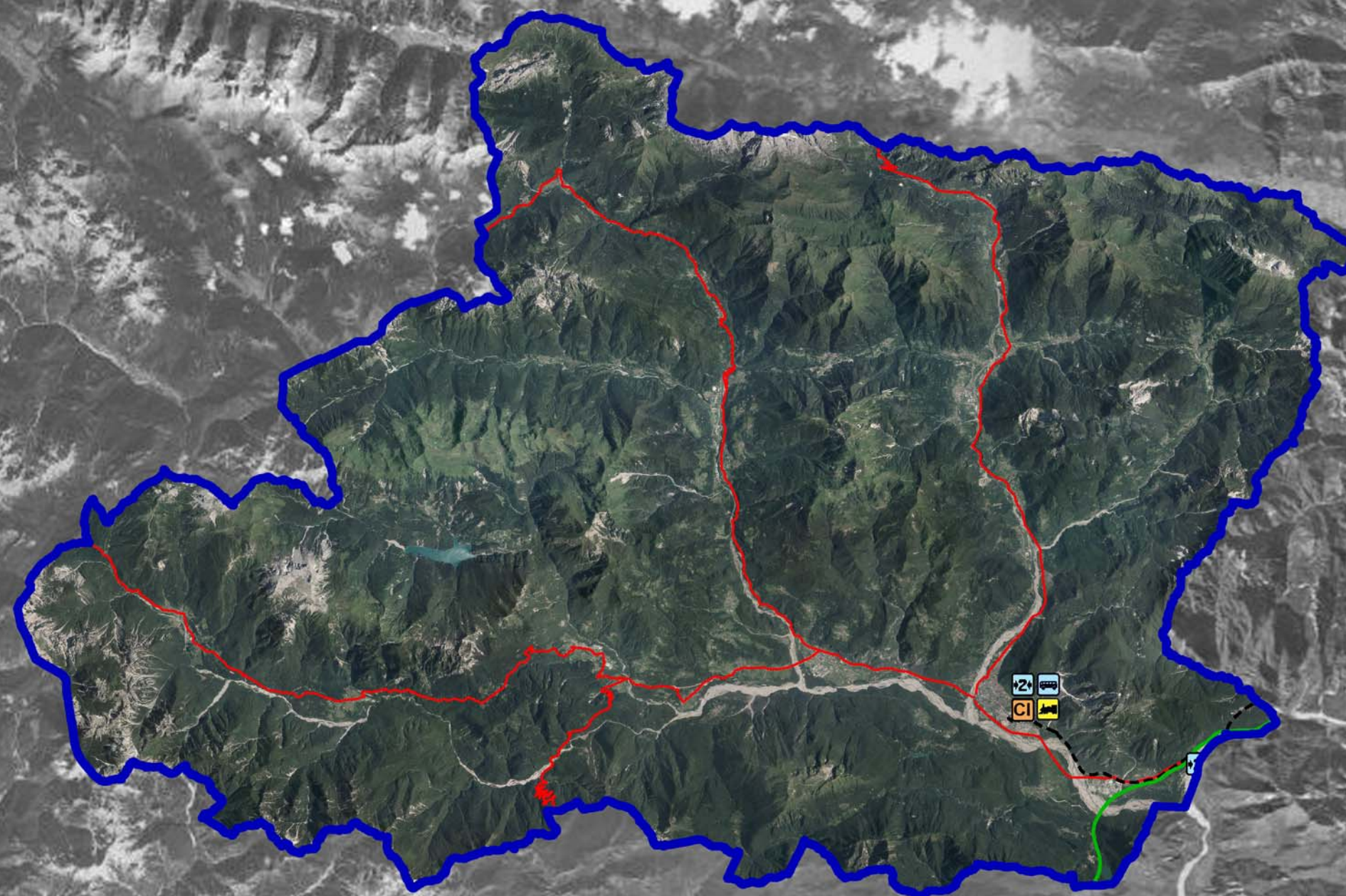
- Costante processo di spopolamento, invecchiamento demografico e riduzione della forza lavoro in tutta l'area montana che risulta costituita prevalentemente da comuni con meno di mille residenti.
- Sviluppo economico concentrato nei centri di fondovalle (Tolmezzo, Amaro, Villa Santina) e nelle località turistiche (Forni Avoltri, Forni di Sopra, Ravascletto, Arta Terme, Sauris etc.).
- Inadeguata infrastrutturazione del territorio e gravi problemi di accessibilità.

Comuni:

Amaro
Ampezzo
Arta Terme
Cavazzo Carnico
Cercivento
Comeglians
Enemonzo
Forni Avoltri
Forni di Sopra
Forni di Sotto
Lauco
Ligosullo
Ovaro
Paluzza
Paularo
Prato Carnico
Preone
Ravascletto
Raveo
Rigolato
Sauris
Socchieve
Sutrio
Tolmezzo
Treppo Carnico
Verzegnis
Villa Santina
Zuglio



TOLMEZZO: Polo di 1° livello
Superficie (km²): 65,7
Popolazione residente (abitanti): 10725
Densità abitativa (abitanti/km²): 163,2



La rete infrastrutturale del STL si sviluppa lungo la S.S. 52 su cui confluisce la mobilità delle vallate verso il polo di 1° livello di Tolmezzo.

La rete stradale principale si sviluppa su complessivi 327,0 km di cui 12,6 di autostrada e 137,7 di viabilità di primo livello così come individuata dal Piano regionale di settore (su 184,4 km di strade statali/regionali e 130,0 km di strade provinciali).

L'autostrada A23 attraversa limitatamente l'areale ed è accessibile al casello di Carnia-Tolmezzo. La rete di primo livello definita dal Piano di settore è costituita dalle S.S. 52 e 52bis e dalle S.R. 355 e 552.

Sviluppi: è prevista dal Piano di settore la riqualificazione e messa in sicurezza della viabilità di primo livello in area montana.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria è presente il solo tratto ferroviario Carnia-Tolmezzo di raccordo funzionale all'area industriale di Tolmezzo, classificato di terzo livello dal vigente Piano di settore, e non adibito a servizio passeggeri; in prospettiva a lungo termine è da valutarsi la riconversione in tal senso.

CIMR - Tolmezzo: è costituito dalla struttura dedicata ai servizi automobilistici, la stazione ferroviaria non è presente.

CICLOVIA - è in fase di costruzione il tratto di Ciclovia Alpe Adria che da Gemona si snoda verso Tarvisio al quale si collega un raccordo verso Tolmezzo, in parte realizzato in parte in costruzione. Da Tolmezzo si diramano i tratti della Ciclovia della montagna carnica di collegamento tra Tolmezzo-Passo Montecroce Carnico, in parte realizzato in parte in costruzione e Tolmezzo-Cima Sappada in costruzione. In costruzione e finanziato un tratto che si sviluppa da Tolmezzo verso Ampezzo.

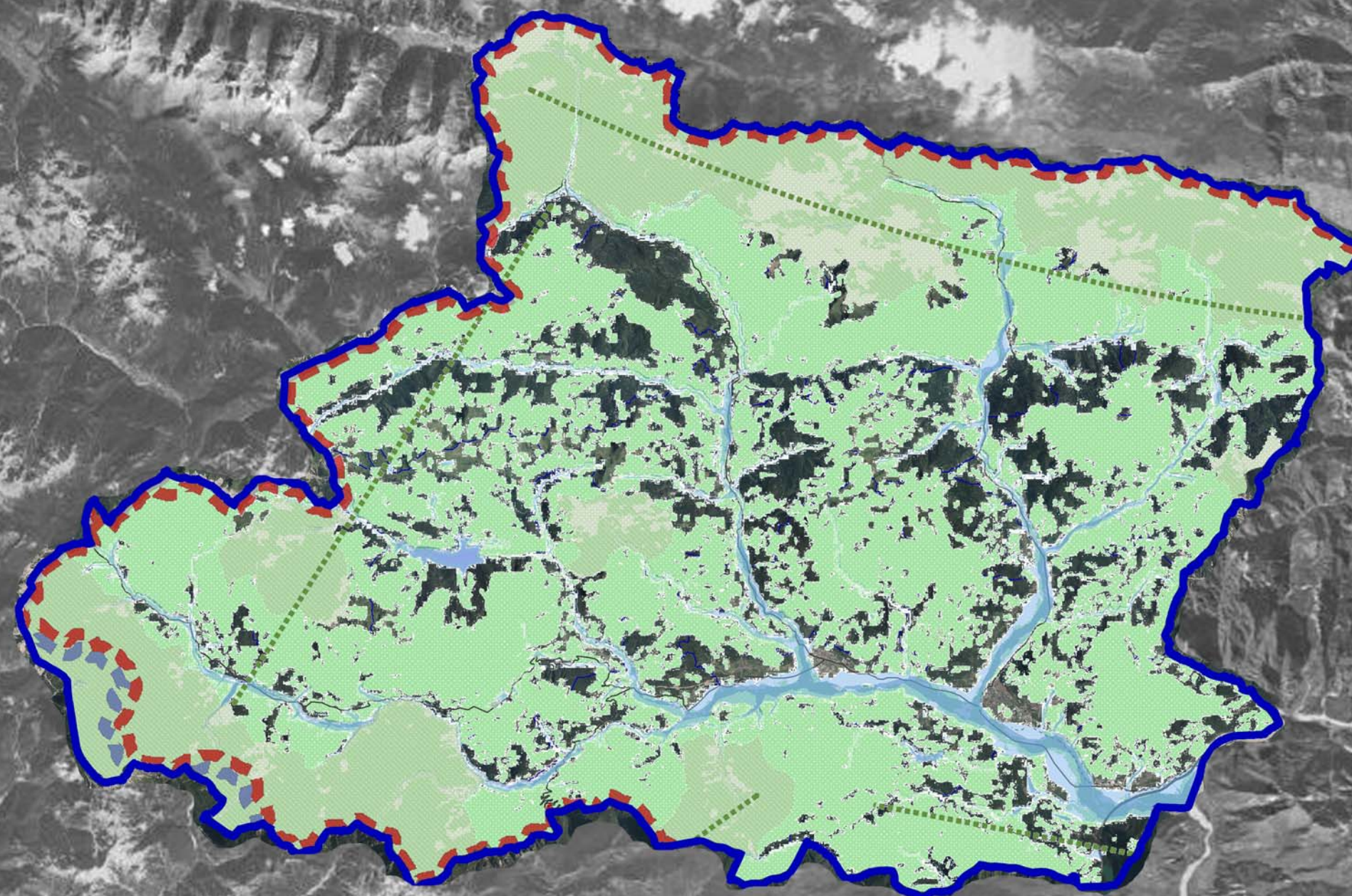
LOGISTICA - Tolmezzo: dotato di stazione merci.

INFRASTRUTTURE ENERGETICHE - il territorio dell'STL è attraversato dall'oleodotto TAL che prosegue fino in Austria. Sono presenti inoltre linee di gasdotti ed elettrodotti aerei.

Per quanto riguarda la banda larga e la previsione di interventi di realizzazione di tali infrastrutture sono già state realizzate le infrastrutture a servizio della fascia più a sud di territorio da Forni di Sopra verso Tolmezzo mentre la delegazione per i territori più prossimi al confine sono in parte già conferiti, in parte ancora da aggiudicare.

INDIRIZZI SPECIFICI PER LE AZIONI IN AREA VASTA:

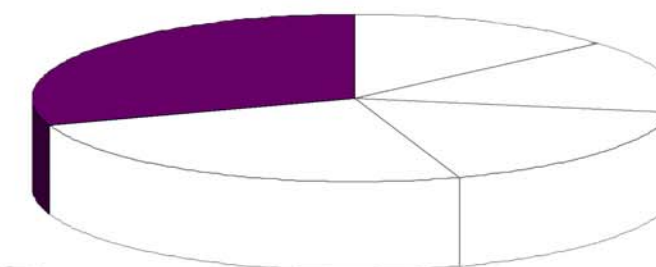
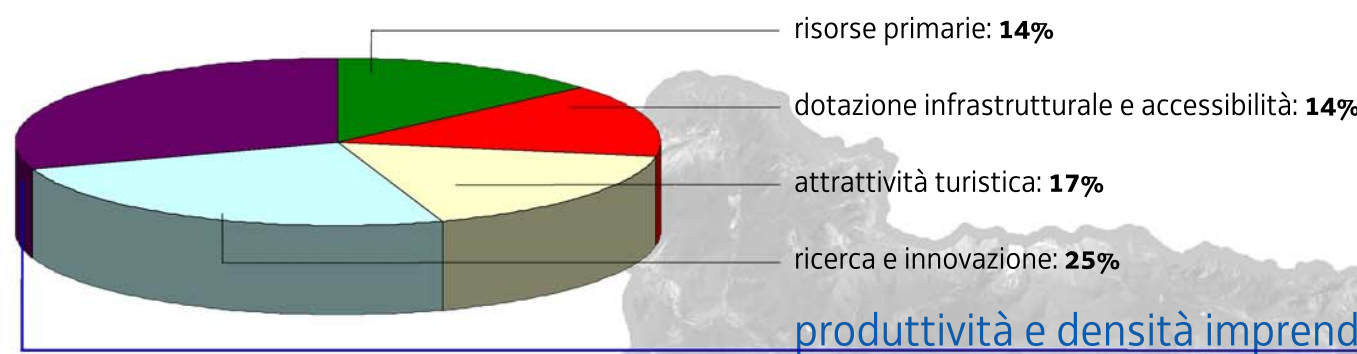
- garantire la connettività del polo di primo livello di Tolmezzo attraverso un servizio di trasporto pubblico di livello adeguato (rete TPL automobilistica di primo livello, art. 8 L.R. 23/2007) in particolare sulla polarità di Udine (v. tabella azioni PGT: 1.2.3);
- valutarsi in prospettiva la riconversione al servizio del tratto ferroviario Carnia-Tolmezzo, di raccordo funzionale all'area industriale di Tolmezzo, ai fini della connettività ferroviaria del polo di primo livello di Tolmezzo (v. tabella azioni PGT: 1.2.3 e 1.3.3).



COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

Biotopo	0,22 km ²
Parchi Naturali	73,40 km ²
SIC	218,60 km ²
Area wilderness	4,44 km ²
Zone Uvide	11,28 km ²

- Rilevante valore naturalistico della catena Carnica per le sue caratteristiche geologiche, vegetazionali e paesaggistiche;
- Morfologia dell'ambito caratterizzata dalla forma delle Alpi Carniche, che presentano versanti scoscesi e privi di vegetazioni, valli tortuose incise da corsi d'acqua torrentizi;
- Gli ambiti naturalistici prioritari del gruppo del Monte Coglians, della Creta di Aip e Sella di Lanza, dei Monti Verzegnis e Valcada (in parte), delle Dolomiti Friulane (in parte), dei Monti Bivera e Clapsavon, del Col Gentile, dei Monti Dimon e Paularo;
- Il connettivo ecologico prioritario delle Alpi Carniche, del Monte Serio, del Bosco Duron, della Palude Valpudia, dei Monti San Simeone e Brancot (in parte), della Palude Vuarbis, della Palude das Fontanas, del Monte Piombada e Val D'Arzino (in parte), dei Monti Verzegnis e Valcada, della Torbiera Curiedi, delle Colline Carniche, della Palude Cima di Corso, dell'area umida di Monte Priva, della forra del Lumiei;
- La rete ecologica delle acque dei fiumi Tagliamento, Lumiei, Degano, But, Chiarsò, Fella (in parte), del lago di Sauris, di Cavazzo;
- Il connettivo ecologico montano preponderante sulla superficie del STL ad esclusione soprattutto delle vallate;
- Le sedi di strutture pubbliche di gestione della rete ecologica: le strutture attrezzate e aree ripristinate connesse alla rete ecologica di Forni di Sotto e Forni di Sopra e l'ecomuseo a Paularo.



tematica settoriale prevalente: PRODUTTIVITÀ E DENSITÀ IMPRENDITORIALE

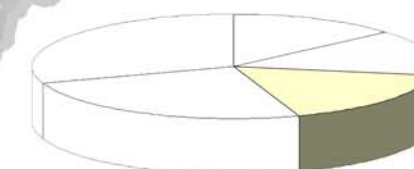
A causa dei problemi di accessibilità, lo sviluppo socio economico si è concentrato prevalentemente nella zona di fondovalle compresa tra i comuni di Tolmezzo, Amaro e Villa Santina, ma nonostante questo i livelli di densità imprenditoriale e offerta di lavoro sono sorprendentemente alti. Il sistema, inoltre, raggiunge un dato inaspettato anche per quanto riguarda la produttività del lavoro visto che il valore aggiunto pro capite si attesta al secondo posto su scala regionale insieme a quello dell'area di Pordenone.



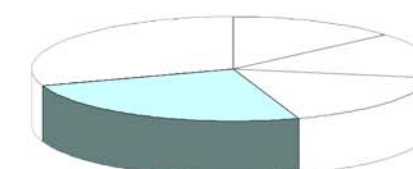
Ridotta rilevanza dell'attività agricola e modesta diffusione dell'industria agroalimentare che però presenta produzioni di eccellenza nel campo dei formaggi, dei salumi e delle bevande (birra e sciroppi di frutta).



Le caratteristiche orografiche non hanno permesso un'adeguata infrastrutturazione del territorio che essendo connesso alla linea ferroviaria soltanto tramite le stazioni di Venzone e Carnia, localizzate nell'adiacente STL di Gemona e caratterizzate da un modesto livello di servizio, e all'asse autostradale unicamente attraverso il casello di Amaro risulta caratterizzato dal peggior valore di accessibilità della regione.



Discreta ricettività stagionale legata, in inverno, ai comprensori sciistici di Forni di Sopra e di Ravascletto, e, in estate, anche ad altri comuni dotati di strutture legate al turismo montano come Forni Avoltri, Arta Terme, Sauris e Sutrio. Nonostante il considerevole patrimonio paesaggistico-ambientale, le risorse culturali (aree archeologiche, siti della Grande Guerra, insediamenti storici e musei etnografici) e le peculiarità enogastronomiche, lo sviluppo turistico è inferiore a quello raggiunto dal sistema Gemonese poiché continua ad essere ostacolato da seri problemi di accessibilità del territorio.

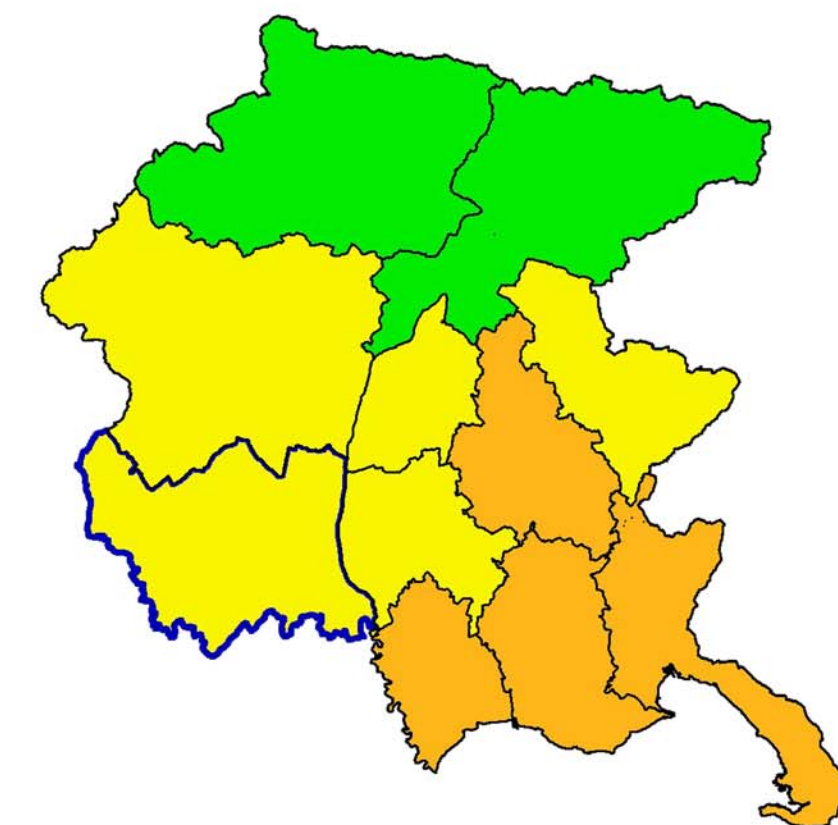


La presenza del Centro di Innovazione Tecnologica di Amaro e l'implementazione di diversi progetti per l'animazione economica della montagna e l'integrazione tra il tessuto produttivo e il mondo della ricerca hanno favorito l'insediamento ed il rafforzamento di numerose attività High Tech, sia nel comparto manifatturiero che nei servizi, rendendo la rilevanza di questi settori molto elevata e inferiore soltanto a quella registrata nel sistema giuliano.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Scadente	-1,3
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Pessimo	-2
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Ottimo	+2
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Ottimo	+2
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Ottimo	+2
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-0,93
Certificazioni ISO 14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Sufficiente	-0,29
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Buono	+1,14
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Ottimo	+2
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Ottimo	+2
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Ottimo	+2
Produzione di rifiuti urbani	Variazione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Ottimo	+2
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Scadente	-1
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Scadente	-0,64
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Sufficiente	+0,24
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Sufficiente	0
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Pessimo	-2

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Buono	Sufficiente
+0,60	-0,31



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta riferita al polo di Tolmezzo è caratterizzato da un giudizio complessivo sufficiente applicando la media matematica: considerando la media di giudizio ponderato, il bilancio ambientale si assesta invece su un giudizio complessivamente buono.

Il giudizio prevalente degli indicatori di bilancio risulta essere medio-alto (con 8 indicatori su 17 totali di cui 1 giudicato buono e i restanti 7 giudicati ottimi) seguiti da un numero leggermente inferiore di indicatori giudicati negativamente (6 sui 17 componenti il core-set, di cui 4 scadenti e 2 giudicati pessimi).

L'area vasta presenta aspetti ambientali di buona qualità, associati a giudizi sufficienti, riferiti alla poco diffusa pratica delle certificazioni ambientali ISO 14001, alla pressione esercitata da parte della rete infrastrutturale sulle aree protette ed alla tutela dall'inquinamento acustico. Il bilancio ambientale ha evidenziato risultati scadenti riferiti alla diffusione della registrazione EMAS, alla pratica della raccolta differenziata, alla presenza di piste ciclabili nonché all'elevata età della popolazione residente e risultati piuttosto negativi per composizione della popolazione residente e limitata presenza di superficie agricola utilizzata. A controbilanciare positivamente il bilancio ambientale concorrono invece le peculiarità dell'area montana caratterizzate da una notevole presenza di aree boscate, da superfici impermeabilizzate inferiori alla media regionale, da fragilità ambientale e pressione antropica molto bassa, dalla quasi totale assenza di attività industriali particolarmente impattanti, da un'ottima tendenza di riduzione della produzione di rifiuti urbani ed infine da un alto valore ecologico.



Superficie (km²): 1140.3
Popolazione residente (abitanti): 33573
Densità abitativa (abitanti/km²): 29.4

Come da Statuto, La Comunità Montana del Gemonese, Canal del Ferro e Val Canale esprime e si riconosce nelle realtà multietniche, sociali, culturali e religiose esistenti sul territorio, di ceppo celtico, latino, tedesco, slavo e di altre origini; questo ambito nasce dalla volontà della Comunità di sostenere e valorizzare gli elementi propri di questo territorio, in particolare la propria identità, la cura e lo sviluppo sociale, culturale ed economico del territorio/popolazione di competenza.

Polo di primo livello è Gemona del Friuli, fortemente urbanizzato, caratterizzato da insediamenti artigianali e industriali talvolta attigui all'abitato, edifici rurali convertiti a residenza,

La morfologia insediativa delle valli è invece connotata da diversi caratteri.

La Val Canale presenta un ambiente antropo-geografico unitario dove gli effetti negativi dello spopolamento stanno portando all'abbandono non solo degli insediamenti vallivi ma anche delle attività agricole, infatti, vi è un'assoluta prevalenza del prato stabile mentre colture di limitata importanza si concentrano attorno ai centri abitati.

Di rilevante interesse è l'insediamento di Cave del Predil che comprende antiche miniere e villaggi operai degli anni '50. Gli insediamenti della Val Resia si limitano al fondovalle mentre malghe e stavoli risultano in gran parte abbandonati. Anche qui lo sviluppo e dilizio in particolare dopo il 1976, non sempre ha permesso la conservazione dei caratteri tipici.

Nell'area del Canal del Ferro convergono tre differenti ceppi etnici: italiano, tedesco e slavo con un ricco patrimonio culturale e costruttivo. Gli insediamenti sono localizzati nel fondovalle dove gli interventi di recupero degli edifici non sempre sono stati realizzati con caratteri coerenti alle tipologie tradizionali. Si rilevano inoltre processi di abbandono che coinvolgono anche le estensioni di prato stabile nei fondovalle, mentre in quota le superfici destinate al pascolo sono piuttosto estese e in attività.

Lungo il Canal del Ferro si sviluppano gli insediamenti più consistenti e una fitta rete di infrastrutture. L'insediamento turistico di Sella Nevea risulta privo di qualsiasi forma di integrazione tipologica con il paesaggio alpino.

Il polo di Tarvisio è centro sciistico ed è dotato di una stazione ferroviaria, il cui punto terminale è la Pontebba. Quest'ultima si trova ai piedi del comprensorio sciistico Nassfeld-Pramollo, il più grande comprensorio sciistico della Carinzia (Austria).

Il STL, di riferimento al polo di primo livello di Gemona del Friuli e in prospettiva ricomprendente il polo progettuale di primo livello di Tarvisio, si classifica tra quelli a bassa intensità relazionale, con circa 9.700 spostamenti pendolari interni al FVG. Si caratterizza per le prevalenti relazioni di scambio con altri sistemi territoriali, determinate in particolare dagli spostamenti da Gemona verso destinazioni quali Osoppo e Udine e da flussi connessi al polo di Tolmezzo. Il polo di Gemona si pone, inoltre, quale centro attrattore degli spostamenti pendolari più rilevanti, rispetto ai comuni di prima cintura. Si rilevano, in secondo piano, le relazioni dai territori delle Alpi Giulie Orientali orientate sul polo di progetto di Tarvisio.

COMPONENTI TERRITORIALI E STORICO PAESAGGISTICHE

L'STL 11 è un sistema che si estende dalle Alpi Giulie fino alle Prealpi Giulie e Carniche compreso il Tagliamento. Il centro principale è Gemona del Friuli, città collinare con complessi d'età medioevale, sita in una zona abitata già in epoca preistorica. Poco più a nord si trova Venzone, inserita nelle liste del patrimonio UNESCO, risalente al XII sec. d.C. e situata storicamente in una posizione di notevole importanza commerciale, fu nodo di transito lungo l'antica strada consolare, la Via Julia Augusta, verso il Noricum, e poi, nel Medioevo, verso la Germania. Essa assume le caratteristiche di un borgo medioevale, tuttora in parte cinto da mura, grazie anche alla minuziosa operazione di recupero post-sismico (terremoto del 1976), concretizzatosi nella ricostruzione filologica dei suoi monumenti e del suo tessuto urbano in generale. Un altro centro importante, sin dall'epoca romana, è Tarvisio che come i centri sopraccitati si trova ancor oggi sul percorso commerciale che dall'Italia porta in Austria e Slovenia. Testimoniano il passaggio delle genti in epoca romana l'edificio di culto romano, a Camporosso in Valcanale, vincolato ai sensi della L. 1089/1939 nonché per l'epoca più recente, rimangono le tracce di opere d'arte e fabbricati della vecchia linea ferroviaria Pontebba dismessa espressione di archeologia infrastrutturale. Altri monumenti vicino a Tarvisio sono: a Fusine in Valromana, le tracce del Castello Weißenfeld, (risalente al XV sec. e rimaneggiato nei secoli) e il Santuario di Monte Lussari. Tali monumenti arricchiscono il paesaggio della Valcanale che presenta: varietà del paesaggio (estese superfici boscate di conifere e latifoglie, pascoli e praterie naturali in quota, prati stabili soggetti a sfalcio); sistemazione del versante di Cave del Predil con tecniche di ingegneria naturalistica che assicurano mitigazione ambientale per i prati del Bartolo: presenza di forma di utilizzo del suolo (prati di fondovalle circondati da estesi boschi) e di insediamento (piccole capanne tradizionali); laghi alpini del Predil e di Fusine: idrografia superficiale con formazione di laghi in ambiti di rilevante interesse ambientale e paesaggistico. Testimonianze monumentali della Grande Guerra presenti a Malborghetto-Valbruna, Val Saisera e Val Dogna.

Di forte valore ambientale ritroviamo i paesaggi della Valle del Ferro con: habitat integri di notevole biodiversità animale e vegetale, cime panoramiche di rara bellezza, habitat submontani ed alpini in ottime condizioni di conservazione e interessanti fenomeni di carsismo nel Parco naturale delle Prealpi Giulie e varietà della copertura vegetale presente (pino nero, boschi misti di abete rosso, abete bianco e faggio). Luogo di particolare interesse scientifico e naturalistico è la Val Raccolana (pascoli d'alta quota, nevai, ghiacciai a quote insolitamente basse) e l'altopiano del Montasio: luogo panoramico con estesi pascoli di alta quota, malghe e casere.

A sud dei luoghi appena citati si trova la catena dei Musi che rappresenta un ambito paesaggistico omogeneo con al suo interno: il parco naturale delle Prealpi Giulie di notevole rilievo ecologico e paesaggistico con ambienti e fenomeni naturali epigei ed ipogei (fenomeni carsici, incisioni in forra), varietà della copertura vegetale presente (superfici boscate di conifere e latifoglie con prevalenza di pino nero e faggio), rilievi caratterizzati in modo prevalente dalla forma a linea di cresta costante e i stavoli di Gnivizza (a Sella Canizza) sistema di insediamenti stagionali legati al pascolo e alle coltivazioni con tipologie tradizionali originarie ancora ben conservate.

Nella parte più meridionale dell'STL 11, sono da menzionare ancora le paludi di Arterga in un ambito paesaggistico completamente differente da quello precedente con aree umide varietà del paesaggio che passa dal paesaggio prealpino a quello delle colline moreniche e al reticolo fluviale del Tagliamento.

Caratteri positivi:

- Buona rilevanza turistica e potenzialmente vocata ad ulteriore sviluppo legato alla valorizzazione della grande dotazione di risorse naturali (Parco regionale delle Prealpi Giulie) e al potenziamento degli impianti sciistici.
- Estensivo sistema di tutela ambientale a garanzia dell'importante patrimonio paesaggistico e forestale.

Caratteri negativi:

- Densità demografica bassissima (23,2 abitanti/km²) causata dal costante processo di spopolamento, invecchiamento demografico e riduzione della forza lavoro.
- Sviluppo economico ed imprenditoriale limitato e concentrato soltanto in corrispondenza dei poli maggiori (Gemona del Friuli e Tarvisio).

Comuni:

Arterga
Bordano
Chiusaforte
Dogna
Forgaria nel Friuli
Gemona del Friuli
Malborghetto Valbruna
Moggio Udinese
Montenars
Pontebba
Resia
Resiutta
Tarvisio
Trasaghis
Venzone



TARVISIO: polo di 1° livello di progetto
Superficie (km²): 205.6
Popolazione residente (abitanti): 4774
Densità abitativa (abitanti/km²): 23.2

GEMONA: polo di 1° livello
Superficie (km²): 56.2
Popolazione residente (abitanti): 1122
Densità abitativa (abitanti/km²): 199.7

Pontebba





Rete infrastrutturale di buon livello, caratterizzata dal passaggio della A23, della S.S. 13 e della linea ferroviaria Pontebbana, che può consentire lo sviluppo del potenziale polo di 1° livello di Tarvisio.

La rete stradale principale si sviluppa su complessivi 303,2 km di cui 65,7 di autostrada e 113,5 di viabilità di primo livello così come individuata dal Piano regionale di settore (su 118,2 km di strade statali/regionali e 119,3 km di strade provinciali).

Il territorio è attraversato dall'autostrada A23. La rete di primo livello definita dal Piano di settore è costituita dalle S.S. 13 e 54 e dalla S.P. 110 di collegamento transfrontaliero con l'Austria attraverso passo Pramollo.

Sviluppi: è prevista dal Piano di settore la riqualificazione e messa in sicurezza della viabilità di primo livello in area montana.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria il territorio è attraversato dalla linea ferroviaria Pontebbana Udine-Tarvisio e nella sola tratta terminale dal collegamento Gemona-Sacile.

Sviluppi: il Piano di settore prevede la rettifica del tracciato all'altezza della stazione di Pontebba per adeguarlo agli standard del resto della tratta, lungo la quale trova sviluppo il Corridoio europeo Adriatico-Baltico.

CIMR - Gemona: è costituito da strutture integrate per quanto riguarda l'interscambio ferro-gomma.

-Tarvisio: è previsto come costituito dalla stazione ferroviaria (esistente) e da una struttura dedicata all'interscambio ferro-gomma posta in adiacenza (programmata-progetto preliminare).

CICLOVIA - la ciclovia FVG_1 Alpe Adria di collegamento tra Gemona e Tarvisio è stata quasi totalmente realizzata se non per il tratto nel comune di Moggio Udinese ancora da finanziare e per un tratto nel comune di Chiusaforte in fase di costruzione.

LOGISTICA - Pontebba: Interporto, infrastruttura logistica;

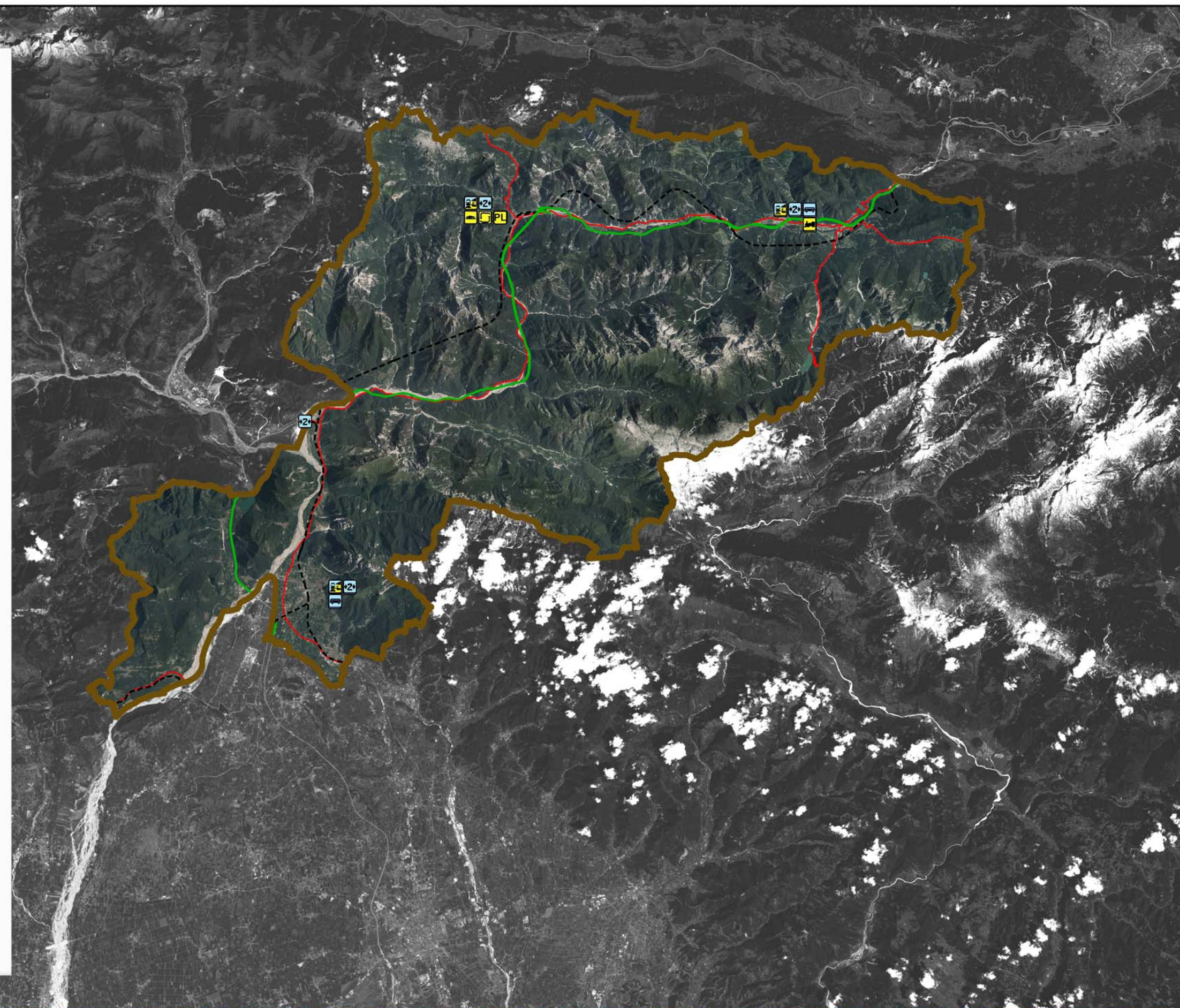
-Tarvisio: dotato di Stazione merci.

INFRASTRUTTURE ENERGETICHE - oleodotto TAL che prosegue fino in Austria. Sono inoltre presenti 3 linee di gasdotti ed elettrodotti aerei.

Per quanto riguarda la banda larga e la previsione di interventi di realizzazione di tali infrastrutture sono previsti interventi con mutuo regionale lungo la via principale direzione Tarvisio altri in zona Tarvisio la cui delegazione è non stata ancora conferita.

INDIRIZZI SPECIFICI PER LE AZIONI IN AREA VASTA:

- nella prospettiva dello sviluppo del polo di primo livello progettuale di Tarvisio, elevare gli standard di connettività di tale polo alla rete relazionale di interesse del PGT anche con riferimento all'accessibilità del CIMR (v. tabella azioni PGT: 1.2.3);
- favorire l'implementazione del servizio ferroviario transfrontaliero Italia-Austria, rendendo strutturali e ampliando le esperienze pilota di cooperazione a livello europeo (v. tabella azioni PGT: 1.2.2).

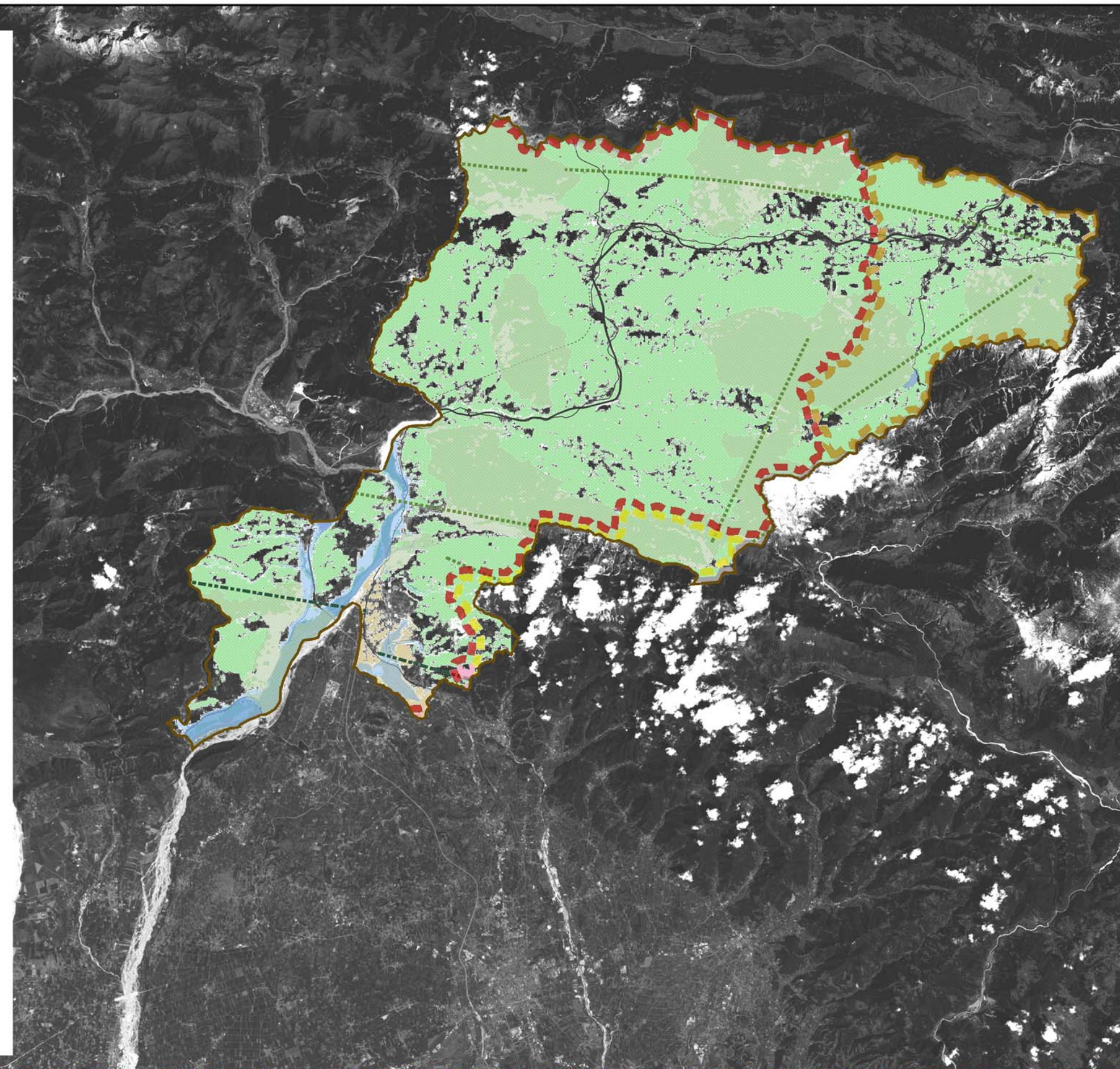


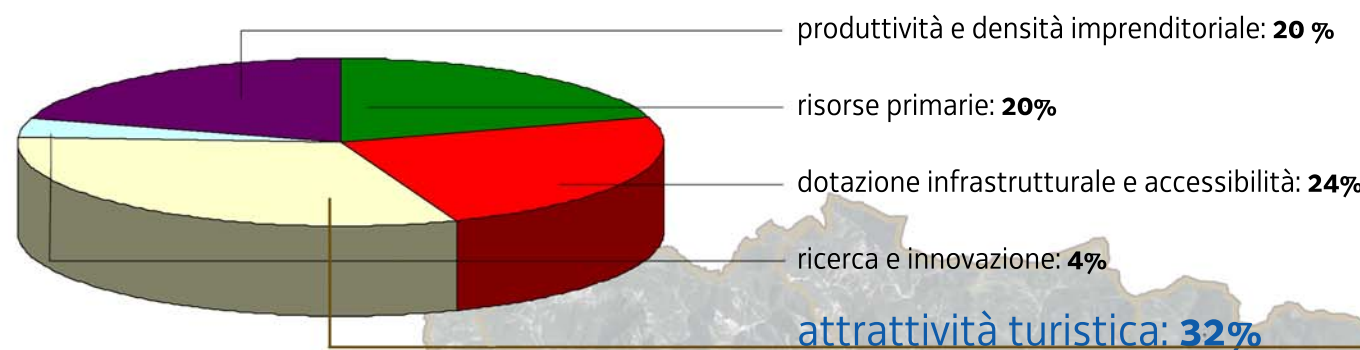


COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

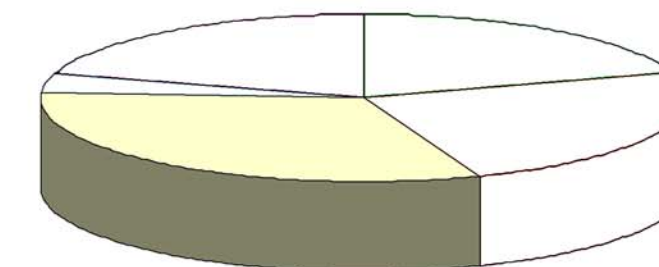
Biotopo	0,14 km²
Parchi Naturali	80,59 km²
Riserve Naturali	37,51 km²
SIC	307,27 km²
Area wilderness	5,17 km²
Zone Umide	20,57 km²
ZPS	199,87 km²

- Ambiti naturalistici prioritari del Jof di Montasio e Jof Fuart, della Conca di Fusine, dei Valloni di Rio Bianco e Malborghetto, del Monte Auernig e Monte Corona, della Creta di Aip e la sella di Lanza (in parte), della Val Alba, del Lago Misini e Rivoli Bianchi, della Valle del Medio Tagliamento (in parte);
 - Connettivo ecologico prioritario delle area umida di Scichizza, Monte Atomizza e Prati del Bartolo, delle Alpi Carniche, delle Alpi Giulie (in parte), dei Monti San Simeone e Brancot, del Monte Piombada e Val d'Arzino (in parte);
 - La rete ecologica delle acque dei fiumi Tagliamento, Fella, Rio Bartolo, Torrente Slizza, Rio Bianco, dei laghi di Fusine e di Cavazzo;
 - Varietà del paesaggio (estese superfici boscate di conifere e latifoglie, pascoli e praterie naturali in quota, prati stabili soggetti a sfalcio);
 - Sistemazione del versante di Cave del Predil con tecniche di ingegneria naturalistica che assicurano mitigazione;
 - Prati del Bartolo: presenza di forma di utilizzo del suolo (prati di fondovalle circondati da estesi boschi) e di insediamento (piccole capanne tradizionali);
 - Laghi alpini del Predil e di Fusine: idrografia superficiale con formazione di laghi in ambiti di rilevante interesse ambientale e paesaggistico.
- Habitat integri con una notevole biodiversità animale e vegetale;
- Cime panoramiche di rara bellezza, habitat submontani ed alpini in ottime condizioni di conservazione e interessanti fenomeni di carsismo nel Parco naturale delle Prealpi Giulie,
 - Rete di tracciati, agli insediamenti, sentieristica storica e militare;
 - Varietà della copertura vegetale presente (pino nero, boschi misti di abete rosso, abete bianco e faggio);
 - Val Raccolana: luogo di particolare interesse scientifico e naturalistico (pascoli d'alta quota, nevai, ghiacciai a quote insolitamente basse);
 - Altopiano del Montasio: luogo panoramico e di interesse naturalistico (estesi pascoli di alta quota, malghe, casere);
 - Parco naturale delle Prealpi Giulie: notevole rilievo ecologico e paesaggistico di vari ambienti e fenomeni naturali epigei ed ipogei (fenomeni carsici, incisioni in forra)
 - Varietà della copertura vegetale presente (superfici boscate di conifere e latifoglie con prevalenza di pino nero e faggio) alternata a roccia sui versanti a sud, e densa e continua sui versanti nord;
 - Rilievi caratterizzati in modo prevalente dalla forma a linea di cresta costante;
 - Prato stabile regolarmente falciato;
 - Stavoli di Gnivizza (a Sella Canizza) sistema di insediamenti stagionali legati al pascolo e alle coltivazioni con tipologie tradizionali originarie ancora ben conservate;
 - Elevata biodiversità per il particolare microclima (dovuto a masse umide e fredde delle Prealpi e all'influenza calda della pianura) con varietà di copertura e delle associazioni flogistiche presenti;
 - Unicità del paesaggio (convergenza di paesaggi diversi: prealpino, spazi aperti e cerchia delle colline moreniche);
 - Varietà del paesaggio (alternanza tra seminativo e componenti arboree);
 - Zona panoramica verso l'arco alpino e prealpino;
 - Rilevante valore naturalistico della catena Carnica per le sue caratteristiche geologiche, vegetazionali e paesaggistiche.



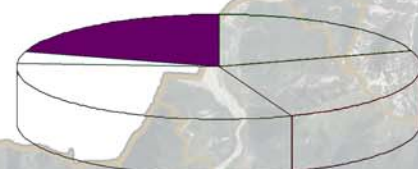


attrattività turistica: 32%

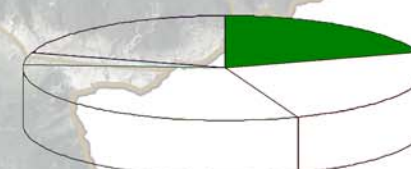


tematica settoriale prevalente: **ATTRATTIVITA' TURISTICA**

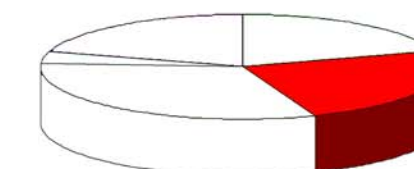
Consistente ricettività stagionale legata, in inverno, ai comprensori sciistici di Tarvisio e Sella Nevea e, in estate, anche ad altri comuni dotati di strutture legate al turismo montano come Gemona del Friuli, Malborghetto Valbruna, Pontebba e Venzone. Possibilità di incrementare la domanda turistica nei Comuni interessati dal Parco delle Prealpi Giulie attraverso la promozione del considerevole patrimonio ambientale del territorio.



La grande vivacità del settore turistico e la presenza in alcuni comuni del Distretto della componentistica e della termoelettromeccanica permette al sistema di raggiungere la densità imprenditoriale più elevata della regione e un'offerta di lavoro inferiore soltanto al territorio Udinese.



Moderata rilevanza dell'attività agricola e scarsa diffusione del settore agroalimentare nonostante la presenza di produzioni tipiche tradizionali, derivanti dall'incrocio delle tradizioni friulane, carinziane e slovene che potrebbero potenzialmente inserirsi in interessanti nicchie di mercato.



Nonostante le difficili caratteristiche orografiche, il territorio è attraversato sia dalla linea ferroviaria Udine-Tarvisio che dall'asse autostradale (A23), quindi presenta livelli di accessibilità superiori agli altri sistemi montani della regione.

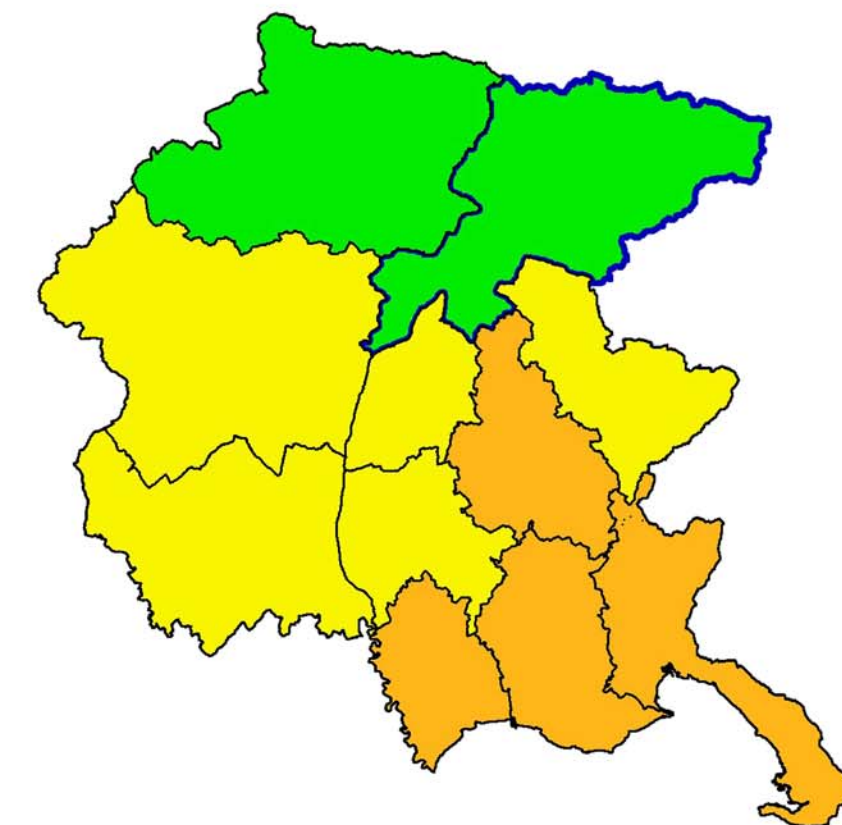


L'esigua diffusione di attività tecnologicamente innovative ha inoltre causato una produttività molto bassa che colloca il sistema agli ultimi posti a livello regionale.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Scadente	-1,2
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Pessimo	-2
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Ottimo	+2
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Ottimo	+2
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Ottimo	+2
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-1
Certificazioni ISO14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Scadente	-0,73
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Buono	+0,93
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Ottimo	+1,67
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Ottimo	+1,6
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Ottimo	+2
Produzione di rifiuti urbani	Variazione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Sufficiente	0
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Scadente	-1
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Sufficiente	-0,07
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Sufficiente	0
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Sufficiente	-0,13
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Scadente	-1

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Buono	Sufficiente
0,59	0,30



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta riferita al polo di Gemona del Friuli si caratterizza per un giudizio complessivo sufficiente, applicando la media matematica: considerando la media di giudizio ponderato, il bilancio ambientale si assesta invece su un giudizio complessivamente buono.

Il giudizio prevalente degli indicatori di bilancio risulta essere medio-alto (con 7 indicatori su 17 totali di cui 1 giudicato buono e i restanti 6 giudicati ottimi) seguiti da un numero leggermente inferiore di indicatori giudicati negativamente (6 sui 17 componenti il core-set, di cui 5 scadenti e 1 solo giudicato pessimo).

L'area vasta presenta aspetti ambientali di buona qualità, associati a giudizi sufficienti, riferiti alla gestione dei rifiuti urbani, alla pressione esercitata da parte della rete infrastrutturale sulle aree protette. Inoltre, il bilancio ambientale ha evidenziato una non piena sufficienza per presenza di piste ciclabili e tutela dall'inquinamento acustico. Risultano piuttosto scadenti gli indicatori ambientali inerenti gli aspetti legati all'età e alla composizione della popolazione residente, la raccolta differenziata e le tematiche legate alle certificazioni ambientali. Pesa in negativo sul bilancio la scarsa presenza di superfici agricole utilizzate. A controbilanciare in positivo il bilancio ambientale concorrono le peculiarità dell'area montana caratterizzate da un alto valore ecologico, una fragilità ambientale e pressione antropica molto bassa nonché una notevole superficie di area boscata presente; completano il quadro degli indicatori giudicati positivamente l'assenza di attività industriali particolarmente impattanti ed una superficie impermeabilizzata inferiore alla media regionale.



TABELLE DELLE AZIONI DEL PGT



Obiettivi del PGT correlati	Azioni del PGT	Progetti di territorio	STL di riferimento
1.1 Integrazione del grande telaio infrastrutturale di valenza nazionale ed europea (Corridoio Mediterraneo e Corridoio Adriatico-Baltico), secondo strategie di mobilità sostenibile, favorendo il trasporto su ferro	<p>1. Realizzazione dei corridoi europei potenziando l'accessibilità internazionale, secondo modalità di progettazione delle infrastrutture che tengano conto della rete ecologica regionale e rispettino i valori indicati nella CDV, secondo i seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - minimizzare il consumo di suoli naturali e agricoli; - integrare gli interventi infrastrutturali con gli aspetti paesaggistici e ambientali; - definire le misure di compensazione/mitigazione degli impatti (o delle perdite di valori regionali); - identificare le produzioni agricole che possono permanere sui territori attraversati dalle infrastrutture (agricoltura "no food" per biomasse, biodiesel, ecc.) e le colture specifiche di pregio da ricollocare; - disincentivare l'urbanizzazione nei pressi delle grandi infrastrutture di connessione viabilistica. 	Mobilità, Rete ecologica	1, 2, 3, 5, 11
1.2 Potenziamento delle porte e dei corridoi di connessione con le regioni circostanti e delle reti di relazione a tutti i livelli rafforzando i legami di coesione territoriale interna migliorando la qualità delle relazioni	1. Riconoscimento, quali priorità per il sistema portuale dell'Alto Adriatico e per la cooperazione transfrontaliera, dei collegamenti tra le aree urbane e i terminali portuali di Trieste e Capodistria, nonché tra il polo aeroportuale e ferroviario di Ronchi dei Legionari con Gorizia e Nova Gorica.	Mobilità	1, 2
	2. Realizzazione dei collegamenti transfrontalieri tra FVG, Austria e Slovenia.	Mobilità, Reti di città	1,7,10,11
	3. Favorire l'accessibilità ai poli di 1° livello e ai relativi STL prioritariamente attraverso la modalità ferroviaria. Gli strumenti urbanistici di area vasta dovranno evidenziare le criticità di tipo infrastrutturale e prevedere apposite aree di interscambio auto-treno o TPL collegate alla rete della mobilità ciclabile o pedonale.	Mobilità, Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
1.3 Razionalizzazione e sviluppo dell'intermodalità e della logistica	1. Indicazioni normative che favoriscano una maggiore flessibilità delle funzioni nelle aree produttive, in particolare in quelle che strutturalmente presentano criticità.	Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Indicazioni normative per la pianificazione di Area vasta e locale che favoriscano la predisposizione di strutture per il commercio e la logistica a servizio delle città maggiori e centri storici per ridurre l'inquinamento e la congestione del traffico.	Reti di città, Attività produttive, Mobilità,	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	3. Favorire il riutilizzo, per fini di tipo logistico-intermodale, di strutture e aree dismesse o non utilizzate.	Mobilità, Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
1.4 Sviluppo di territori particolarmente vocati all'insediamento di filiere produttive agricole e agroalimentari	1. Salvaguardia dei territori agricoli caratterizzati da alta qualità	Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9
	2. Favorire la formazione di distretti agricoli e la valorizzazione degli assetti produttivi compatibili con la finalità di salvaguardia dell'integrità del sistema rurale.	Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9
	3. Mantenimento delle aree preposte alle pratiche agroforestali attraverso la promozione delle attività connesse alla filiera foresta-legno.	Attività produttive	7, 8, 10,11
1.5 Promozione di attività produttive innovative sotto il profilo del contenimento del consumo delle risorse naturali e del risparmio energetico	1. Individuazione di criteri per la definizione di aree produttive esistenti che presentano caratteristiche di sostenibilità ambientale/economica e che quindi possono essere ampliate, nonché per la definizione di aree produttive esistenti (o miste con attività commerciali) non ampliabili da mantenere nell'attuale consistenza e/o da riconvertire.	Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Predisposizione di apposite linee guida per la realizzazione di "Aree produttive ecologicamente attrezzate".	Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
1.6 Promozione delle attività produttive costituite in forma distrettuale	1. Definire i sistemi produttivi di livello regionale che rivestono un ruolo strategico per lo sviluppo della competitività del sistema economico identificando i centri di eccellenza a livello regionale per cui sono previste azioni di sviluppo prioritario.	Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Consolidamento dei sistemi produttivi esistenti (Distretti e Consorzi industriali) ammettendo ampliamenti per attività ecosostenibili e ad elevato valore aggiunto.	Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	3. Favorire la riorganizzazione delle aree produttive disperse sul territorio, in particolare di quelle isolate e di ridotta dimensione ed estranee a tradizioni locali consolidate (ad esempio le attività produttive in montagna).	Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	4. Indicazioni per gli strumenti di Pianificazione di area vasta finalizzati a limitare la dispersione sul territorio di nuove zone industriali e l'ampliamento di quelle esistenti che non risultano adeguatamente connesse alla rete viaria principale, ai nodi del sistema logistico, alle aree di smaltimento dei rifiuti e alle reti energetiche principali.	Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
1.7 Assicurare al sistema delle imprese la possibilità di approvvigionamenti economicamente competitivi dal mercato energetico, privilegiando il ricorso a fonti energetiche rinnovabili	1. Assicurare il mantenimento delle strade forestali in modo da sostenere la produzione di energia da biomasse boschive.	Attività produttive; Rete ecologica	1, 7, 8, 10, 11
	2. Realizzare progetti d'integrazione territoriale, paesaggistica ed ambientale delle reti energetiche e dei poli produttivi.	Attività produttive,	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11



Obiettivi del PGT correlati	Azioni del PGT	Progetti di territorio	STL di riferimento
2.1 Rafforzare la dimensione ecologica complessiva del territorio regionale e in particolare dei sistemi rurali e naturali a più forte valenza paesaggistica a vantaggio dell'attrattività territoriale	1. Definizione dei nodi (Rete Natura 2000, SIC, ZPS, parchi regionali, aree ad elevato livello di naturalità, ecc.) e delle interconnessioni che costituiscono la rete ecologica regionale.	Rete ecologica	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Indicazioni delle modalità per la definizione, la conservazione ed il rafforzamento delle reti ecologiche di Area vasta.	Rete ecologica	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	3. Scoraggiare le previsioni insediative e infrastrutturali che possano compromettere la valenza della rete ecologica regionale.	Rete ecologica	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	4. Incrementare il livello di biodiversità e rifunzionalizzare il territorio considerato, attraverso interventi di riqualificazione urbana, di sistemazione agraria e di ricomposizione vegetazionale che compenetrino le aree edificate con quelle naturali.	Rete ecologica, Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
2.2 Conservazione della risorsa naturale Suolo privilegiando interventi di riqualificazione urbana, di recupero di aree dismesse e di riconversione del patrimonio edilizio esistente.	1. Definire come prioritari il rinnovo e la riqualificazione urbana secondo principi di efficienza energetica e attraverso il recupero delle aree dismesse e.	Rete ecologica, Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Tutela del patrimonio insediativo storico e rurale non riducibile della regione attraverso limitazioni alle possibilità di trasformazione indicate dagli strumenti di pianificazione di Area vasta.	Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	3. Definire indicazioni per la formazione di bilanci urbanistici nella pianificazione di Area vasta, favorendo la razionalizzazione, il recupero e il riutilizzo delle volumetrie disponibili.	Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
2.3 Valorizzazione degli elementi naturali, paesaggistici e identitari del territorio in funzione di una maggiore attrattività e fruibilità del "turismo di qualità" (ambientale, rurale, culturale, ecc.)	1. Favorire la multifunzionalità del settore primario in funzione della salvaguardia del territorio, consentendo l'associazione tra agricoltura, agriturismo, trasformazione e vendita diretta dei prodotti locali, e attività di didattica rurale. Privilegiare inoltre lo sviluppo nelle aree agricole caratterizzate da produzioni di pregio, limitando la trasformazione verso usi che ne riducano il valore agronomico e paesaggistico.	Reti di città, Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Indicare prioritariamente, per le previsioni di nuovi insediamenti turistici, la necessità di recupero del patrimonio edilizio esistente (in particolare piccoli borghi e insediamenti rurali) al fine di garantire il mantenimento dell'identità dei paesaggi regionali.	Reti di città, Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	3. Definizione di sistemi turistici sovralocali attraverso la formazione di una rete di percorsi tematici che connettano i poli di interesse turistico con le attrazioni potenziali legate al patrimonio storico-culturale e alla rete ecologica.	Rete ecologica, Reti di città, Attività produttive, Mobilità	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
2.4 Aumentare la sicurezza del territorio prevenendo i rischi naturali (idrogeologico e idraulico)	1. Riconoscimento di misure di salvaguardia alla trasformazione di aree già interessate o a rischio di eventi di dissesto idrogeologico e valanghivo, nonché di salvaguardia di superfici forestali che svolgono funzione di difesa dal rischio naturale.	Rete ecologica	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Indicazioni per la pianificazione di livello locale e di area vasta relative alla necessità di recepimento dei vincoli derivanti da strumenti di settore e di indagine riguardanti la vulnerabilità del territorio.	Rete ecologica	



Obiettivi del PGT correlati	Azioni del PGT	Progetti di territorio	STL di riferimento
3.1 Assicurare l'equità nella distribuzione sul territorio dei costi e dei benefici economici, sociali ed ambientali derivanti dallo sviluppo produttivo, infrastrutturale ed edilizio	1. Definizione di un sistema di poli urbani principali e secondari, gerarchizzati e specializzati, che assicurino un equilibrio tra le diverse aree della regione.	Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Individuazione di meccanismi e regole per la perequazione e la compensazione territoriale, da applicarsi in sede di pianificazione di Area vasta, quali strumenti per lo sviluppo sostenibile e policentrico.	Reti di città, Rete ecologica	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	3. Integrazione dello sviluppo territoriale complessivo regionale con le politiche di sviluppo commerciale, tenendo conto delle direttive europee sulla concorrenza.	Reti di città, Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
3.2 Costruzione dei Sistemi territoriali locali in base alla concertazione di strategie comuni e alla valorizzazione delle vocazioni territoriali, al fine di promuovere forme di sviluppo sostenibile di lunga durata che riequilibrino dal punto di vista territoriale i processi di conurbazione e di dispersione insediativa esistenti.	1. Definizione di aggregazioni territoriali omogenee per caratteristiche funzionali, identitarie e dimensionali.	Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Indicazione delle vocazioni dei sistemi territoriali locali e delle tematiche da affrontare nella pianificazione di Area vasta, stabilendo i criteri di riferimento per la riduzione dei fenomeni di dispersione e consumo del suolo che compromettono il livello di qualità ambientale.	Reti di città, Rete ecologica	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
3.3 Rafforzamento di un sistema di nodi urbani principali e minori attraverso la specializzazione e la gerarchizzazione	1. Individuazione dei poli di primo livello e poli minori, definendone il ruolo e la specializzazione a scala regionale e di area vasta.	Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Definire le dotazioni necessarie ai poli di primo livello in termini di offerta di servizi (scolastici, sanitari, relativi a cultura, tempo libero e mobilità) e capacità della struttura produttiva di creare posti di lavoro.	Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	3. Promuovere il recupero degli insediamenti storici, il riuso dell'esistente e delle aree dismesse, la riqualificazione dei contesti degradati.	Reti di città, Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	4. Definizione delle relazioni tra poli di primo livello e poli minori in termini di connessioni, localizzazione di servizi e complementarietà dell'offerta di funzioni superiori.	Reti di città, Mobilità	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
3.4 Assicurare a tutti i territori della regione l'accesso ai servizi attraverso le reti sanitarie, tecnologiche, distributive, culturali, energetiche, della mobilità e della formazione.	1. Concentrazione nei poli di primo livello dei servizi di ordine superiore, garantendone l'accessibilità da parte del territorio di riferimento.	Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Verifica delle dotazioni a livello di area vasta, garantendo la corretta distribuzione dei servizi (pubblici e privati) attraverso l'innovazione e lo sviluppo	Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	3. Salvaguardare il tessuto commerciale urbano, specialmente nei piccoli centri e nelle aree montane, invertendo tendenziali fenomeni di desertificazione commerciale e favorendo la valorizzazione e la vendita di prodotti tipici locali.	Reti di città, Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
3.5 Aumentare la qualità dell'ambiente urbano attraverso la riduzione dell'inquinamento e della produzione di rifiuti e la riduzione del consumo di risorse.	1. Identificazione della plurifunzionalità quale strumento di rafforzamento dell'identità locale, integrando residenza, artigianato, turismo, commercio, strutture per il tempo libero e per servizi culturali.	Reti di città, Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Promozione di attività atte a favorire il miglioramento della qualità ambientale e insediativa e lo sviluppo sostenibile del territorio.	Reti di città, Rete ecologica	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11