

DOCUMENTO #1 DI SINTESI

PRGC
PORDENONE
ENERGIE DELLA CITTA'



DOCUMENTO DI SINTESI

Il presente documento, insieme alle tavole grafiche allegate, costituiscono una prima analisi del territorio pordenonese utile all'elaborazione del nuovo Piano Regolatore Generale Comunale.



COMUNE DI PORDENONE

Assessorato all'urbanistica e alla pianificazione del territorio

Settore V- Assetto Territoriale

PORDENONE PRGC

DOCUMENTO DI SINTESI

Comune di Pordenone

Sindaco: Claudio Pedrotti

Assessore all'urbanistica: Martina Toffolo

Direttore di settore: Antonio Zofrea

Responsabile del procedimento: Marco Toneguzzi

Ufficio di piano

geom. Cristiana Aloisi, arch. Fabiana Castellan, arch. Laura Beltrame, geom. Patrizia Cigalotto, geom. Laura Falomo, arch. Monia Guarino, arch. Luciano Ius, arch. Alessandro Moras, sig.ra Marisa Pella, geom. Manuela Romano, sig.ra Vanna Trovò

Gruppo di lavoro per il nuovo PRGC

Progettisti:

arch. Massimo Giuliani (*Capogruppo ATI*)

arch. Michele Brunello (Dontstop Architettura)

ing. Emilio Cremona

ing. Gianluigi Sartorio

Collaboratori:

arch. Marco Tosca

arch. Corrado Longa

arch. Giulia Dogliotti

arch. Vera Bertoglio

ing. Flavio Piva (consulente)

Versione del 03/03/2014

INDICE

I PARTE

QUADRO CONOSCITIVO E
SCHEMI DI ASSETTO TERRITORIALE

1. INTRODUZIONE
2. PORDENONE PIÙ FACILE
3. IL SISTEMA TERRITORIALE
4. IL SISTEMA INSEDIATIVO
5. L'ATTUAZIONE DELLA VARIANTE 77
6. LE POLITICHE URBANE IN CORSO
7. IL SISTEMA AMBIENTALE E AGRICOLO
8. IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ
9. IL SISTEMA DEI LUOGHI CENTRALI
10. IL SISTEMA DEI SERVIZI PUBBLICI
11. IL SISTEMA DELL'ABITARE
12. IL SISTEMA DELLA PRODUZIONE
13. SINTESI

II PARTE

INDIRIZZI PER L'ELABORAZIONE DI
SCENARI PROGETTUALI

14. STRATEGIE PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO
15. COMPETIZIONE, COOPERAZIONE, COESIONE
16. CITTÀ E MOBILITÀ URBANA
17. CITTÀ E ACQUA
18. CITTÀ PUBBLICA
19. CITTÀ E AMBIENTE
20. CITTÀ E ENERGIE
21. CITTÀ E NUOVE ECONOMIE URBANE
22. CITTÀ E QUALITÀ DEL TESSUTO URBANO
23. CITTÀ E AGRICOLTURA
24. STRUMENTI
25. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI
26. PEREQUAZIONE, COMPENSAZIONE, INCENTIVAZIONE
27. CONCORSALE
28. FLESSIBILITÀ

TAVOLE

ANALISI DEL TERRITORIO COMUNALE

1. INQUADRAMENTO INTERCOMUNALE
2. USO DEL SUOLO
3. SISTEMA PAESAGGISTICO E AMBIENTALE
4. TAVOLA DEL SISTEMA INSEDIATIVO
5. CARTA DEI CARATTERI IDENTITARI, MORFOLOGICI, AMBIENTALI, SOCIOCULTURALI
6. TAVOLA DELLE COMPONENTI STRUTTURALI E DELLE INVARIANTI
7. TAVOLA DELLA MOBILITÀ
8. TAVOLA DELLE PREVISIONI URBANISTICHE
9. TAVOLA DEI SERVIZI ECOSISTEMICI

PARTE I

QUADRO CONOSCITIVO E
SCHEMI DI ASSETTO
TERRITORIALE

1

INTRODUZIONE

Il presente Documento di Sintesi è lo strumento che raccoglie le analisi sullo stato del territorio dal punto di vista urbanistico, ambientale e socio-economico. E' inoltre il documento in cui confluiscono i risultati del processo partecipativo denominato Pordenone più Facile.

L'Amministrazione Comunale utilizzerà il Documento di Sintesi come elemento per la redazione delle Direttive per il nuovo Piano; in queste ultime verranno raccolti gli obiettivi ritenuti strategici per lo sviluppo del territorio pordenonese.

Il Documento di Sintesi è stato articolato in due parti: la prima, "analisi urbana e territoriale di Pordenone, descrive lo sviluppo del territorio di Pordenone a partire dalle considerazioni emerse nell'esperienza di "Pordenone più Facile" per poi approfondire i temi legati allo stato dell'ambiente, delle infrastrutture e del territorio sovracomunale.

La parte I del DdS restituisce un'analisi critica del territorio pordenonese che punta a far emergere:

- le relazioni più significative tra il comune e i territori limitrofi di livello sovracomunale
- le dinamiche rappresentate dalle potenzialità / criticità / vulnerabilità dei sistemi
- le componenti strutturali del territorio
- il riconoscimento delle differenti qualità del patrimonio territoriale
- l'individuazione e la descrizione dei valori ecosistemici presenti nel territorio

La parte II del DdS individua alcune, linee di indirizzo per la formulazione degli scenari progettuali", alcune strategie per lo sviluppo della città legate ai temi dell' agricoltura e delle energie nelle loro molteplici forme per la costruzione di un nuovo modello di sviluppo urbano.

L'intento del Documento di Sintesi è quello di raccogliere e armonizzare gli studi fatti sul territorio pordenonese in questi anni evidenziando i progetti che l'Amministrazione Comunale ma anche i cittadini hanno attivato nel tempo e quali potrebbero essere accolti e integrati nello sviluppo del nuovo Piano Regolatore Generale Comunale.

2

PORDENONE PIU' FACILE

I cittadini
partecipano alle scelte
del nuovo Piano

Pordenone più facile è un percorso che l'Amministrazione Comunale ha scelto di fare insieme alla città, dando voce al cittadino, oltre che ai portatori di interesse che abitualmente dialogano con il Comune attraverso tavoli specifici.

Il percorso partecipativo avviato dall'Amministrazione Comunale intende osservare e ascoltare la città con l'obiettivo di attribuire un senso locale alle riflessioni che si stanno sviluppando in ambito nazionale e internazionale sul tema della rigenerazione urbana, della resilienza rispetto alle dinamiche urbane in atto.

Pordenone più facile ha l'obiettivo di portare la città a fare scelte più consapevoli e tratteggiare in modo saldo soluzioni condivise ed equilibrate per la redazione del nuovo Piano Regolatore Generale Comunale. In questo senso Pordenone più Facile ha voluto anticipare le analisi territoriali rispetto ad ogni atto di decisione, anteponendole alla formulazione delle Direttive per la redazione del nuovo PRGC.

Il percorso Pordenone più facile viene attivato nel luglio 2012 attraverso una serie di incontri che si sono susseguiti fino a dicembre 2012 con l'obiettivo di restituire ai progettisti del piano, selezionati con apposito bando pubblico, una visione complessiva della città da parte dei cittadini e dai suoi attori principali.

Nel corso di Pordenone più facile la società Tolomeo Studi e Ricerche Srl di Treviso ha redatto lo "studio socio-economico territoriale per lo

sviluppo della città di Pordenone”, contenente un’analisi propedeutica alla redazione del nuovo Piano Regolatore.

Parallelamente al percorso partecipativo viene attivato il bando per la redazione del nuovo piano che introduce alcuni elementi innovativi per la redazione dello strumento urbanistico tra cui i servizi ambientali ed ecosistemici e il contenimento del consumo di suolo. Tra le linee di indirizzo del bando si prevede oltre alle analisi dagli indici quantitativi classici (come il numero di abitanti o gli standard urbanistici) anche una verifica sulla capacità del territorio poterli sostenere.

Durante lo svolgimento del percorso partecipativo con la città vengono organizzate alcune “incursioni urbane” in diversi luoghi della città per raccogliere il punto di vista dei cittadini e stimolare la composizione di piccoli tavoli di lavoro.

Da questi incontri informali, ed in particolare attraverso la sollecitazione di alcuni partecipanti nasce l’idea di potersi incontrare per condividere la propria opinione, da ciò deriva l’idea della “sedia”, che verrà usata anche come elemento conduttore per la realizzazione del social trailer inaugurale.

Durante gli incontri di Pordenone più Facile i cittadini pordenonesi cominciano a riflettere sul presente e sul futuro della loro comunità. I temi trattati, ciascuno dedicato a una lettera della parola SMART, sono: Sostenibilità degli stili di vita, Mobilità delle persone e delle idee, Accoglienza delle diversità, Resilienza sociale ed economica, Trasparenza delle informazioni.

A questi eventi si aggiungono poi alcuni incontri con i quartieri in varie zone della città per spiegare il percorso partecipato e le opportunità che si stanno attivando per contribuire con le proprie idee al nuovo Piano Regolatore.

Il Comune di Pordenone successivamente organizza un tavolo di discussione sul territorio sovracomunale e alcuni incontri “speciali” con laboratori straordinari per gli operatori del settore del terziario, per i ragazzi, anziani e con operatori del settore socio-sanitario

Il percorso di Pordenone più facile si conclude con l’elaborazione di un Testo Unico in cui vengono raccolte le idee per la città espresse dai cittadini organizzate nei 5 temi SMART proposti nella fase di partecipazione attiva che vengono di seguito proposti:

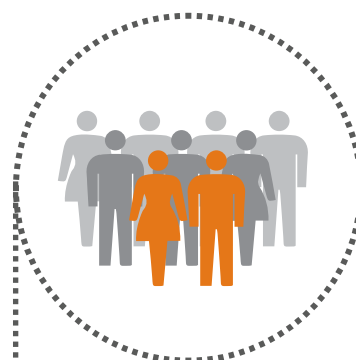
2.1 PORDENONE Sostenibile, sintesi delle proposte condivise emerse nel corso del processo partecipativo.

Tema 1: Connettere e destinare

- Sviluppare i sistemi e le infrastrutture ecologiche verdi - blu, migliorare il grado di permeabilità degli spazi verdi, assegnare un ruolo strutturante ai grandi parchi e agli ambiti fluviali, gestire la compresenza delle aree rurali con le funzioni residenziali, rivalutare le aree agricole, trattare le componenti territoriali che impoveriscono la dimensione di comunità in quanto barriere territoriali.

450

CITTADINI PARTECIPANTI



PARTECIPAZIONE

SOGGETTI

ASSOCIAZIONI
TERZO SETTORE

PORTATORI DI
INTERESSE

CONOSCITORI DEL
TERRITORIO

ASSOCIAZIONI DI
CATEGORIA

IMPRENDITORI

GRUPPI
CULTURALI

1. Soggetti coinvolti nel processo di piano

Tema 2: Animare e custodire

- Ridurre il consumo di suolo e le diverse forme di inquinamento urbano, ammettere il rischio naturale e la necessità di prevenzione e mitigazione, rinnovare ecologicamente gli insediamenti per il risparmio di acqua ed energia, recuperare in modo versatile gli edifici non utilizzati, promuovere una maggiore leggerezza e flessibilità d'uso dei contenitori esistenti.

Tema 3: Abitare e convivere

- Estendere all'esterno del ring le qualità del centro storico, promuovere il paesaggio culturale urbano, rendere effettivamente collegati i quartieri attraverso una più efficace razionalizzazione urbanistica, promuovere la fruizione del verde e il suo uso come segno architettonico-urbano.

2.2 PORDENONE Mobile, sintesi delle proposte condivise emerse nel corso del processo partecipativo.

Tema 1: Connettere e destinare

- Potenziare la connettività dei tracciati, funzionalizzare le strade, strutturare le linee integrando ai percorsi circolari quelli diametrali, riorganizzare la domanda di traffico considerando il potenziamento dell'offerta intermodale, promuovere la mobilità lenta ciclo-pedonale e il trasporto pubblico anche intervenendo sull'assetto urbano.

Tema 2: Animare e custodire

- Sviluppare reti urbane che permettano di condividere con altri territori/città le infrastrutture (materiali, immateriali, funzionali) la logistica, le occasioni culturali, i progetti, i servizi e le integrazioni funzionali tra essi.

Tema 3: Abitare e convivere

- Rivalutare lo spazio urbano disponibile per il pedone e il ciclista attraverso la riorganizzazione dei parcheggi, la riduzione del traffico veicolare, la funzionalità ed efficienza del trasporto pubblico, l'abitabilità della strada come spazio comune, pianificare l'accessibilità attraverso un piano di eliminazione delle barriere architettoniche.

2.3 PORDENONE Accogliente, sintesi delle proposte condivise emerse nel corso del processo partecipativo

Tema 1: Connettere e destinare

Fondare la convivenza sull'integrazione tra i luoghi del fare esperienza di sé, dei saperi, delle competenze, della pratica in gruppo, del mutuo aiuto, della formazione, del lavoro, della progettazione e collaborazione; sviluppare la rete tra gli spazi comuni (angoli di città) capaci di aumentare la percezione e comprensione delle diversità ("riserve urbane di diversità sociale e culturale").

Tema 2: Animare e custodire

Riquilibrare la città partendo dal vicinato e dalle polarità di quartiere, valorizzare il potenziale di comunità; aumentare il rendimento sociale dello spazio pubblico attraverso flessibilità e mix funzionale, mantenere una presenza equilibrata di diversi ceti sociali - classi di età - gruppi culturali.

Tema 3: Abitare e convivere

Individuare e pianificare il contributo delle diverse forme dell'abitare alla costruzione del paesaggio sociale (residenza collaborativa, condomini solidali, edilizia sovvenzionata; co-housing/social housing/share housing, residenza per anziani, albergo gratuito), considerare le diverse tipologie edilizie e la morfologia urbana come determinanti per creare condizioni di socialità e vita di comunità.

2.4 PORDENONE Resiliente, sintesi delle proposte condivise emerse nel corso del processo partecipativo

Tema 1: Connettere e destinare

Rendere coerenti le prestazioni e le funzioni dei luoghi confrontandosi con il funzionamento della mobilità e il sistema insediativo, articolare e distribuire le centralità per autocontenere i quartieri, rafforzare i legami territoriali tra strutture esistenti, introdurre nuove concentrazioni di usi e spazi, mettere in rete le risorse come tempo e competenze.

Tema 2: Animare e custodire

Valorizzare il "fare impresa" in modo flessibile e collaborativo dei giovani, considerare la capacità dell'immigrazione di fare innovazione, scommettere sulla green economy, sostenere le nuove opportunità di indotto lavorativo generate dall'associazionismo, rendere percepibile nell'immagine della città la socialità e la mutua relazione (monumentalità delle sedi).

Tema 3: Abitare e convivere

Intervenire sulla competitività e la struttura produttiva-terziaria (formazione, sinergie, specializzazione, qualità, innovazione), migliorare l'attrattività e la struttura urbana (mobilità, accessibilità, qualità, funzioni, promozione, normativa), palesare le vocazioni esprimendone le potenzialità economiche – attrattive – adattive, comporre la presenza di luoghi integrati del co-housing del coworking e del co-meeting.

2.5 PORDENONE Trasparente, sintesi delle proposte condivise emerse nel corso del processo partecipativo.

Tema 1: Connettere e destinare

Razionalizzare i movimenti e migliorare la qualità attraverso la fruizione dell'informazione di come la città vive: flussi di traffico, tracciabilità dei rifiuti, consumo delle risorse, individuazione dei parcheggi disponibili, scelte e decisioni di ordine pubblico, costi energetici, possibilità di dialogare con le amministrazioni, ordinare prodotti e forniture, valutare servizi, conoscere le occasioni di acquisto.

Tema 2: Animare e custodire

Rendere "domestico" lo spazio fuori la porta per rendere il territorio "nostro" e viverlo, costruirlo, curarlo, comparteciparlo, comprenderlo nella sua funzione collettiva.

Tema 3: Abitare e convivere

Sviluppare la quantità e la qualità dei punti d'aggregazione, esplorare nuove modalità d'uso degli spazi pubblici, valorizzare i tessuti urbani che restituiscano un'immagine di città.

5 TEMI DI PORDENONE PIÙ FACILE

S

OSTENIBILITA' DEGLI STILI DI VITA

M

OBILITA' DELLE PERSONE E DELLE IDEE

A

CCOGLIENZA DELLE DIVERSITA'

R

ESILIENZA URBANA, SOCIALE ED ECONOMICA

T

RASPARENZA DELLE INFORMAZIONI

3

IL SISTEMA TERRITORIALE

Relazione significative del territorio sovracomunale pordenonese

Il recente Piano Regionale di Governo del Territorio (PGT)¹ individua un insieme di Sistemi Territoriali locali (STL) su cui basare le strategie di sviluppo sovracomunale; il carattere strategico del PGT richiederà una definizione dei singoli STL che avranno sviluppi nel medio periodo.

Il Sistema Territoriale Locale di Pordenone, che comprende 25 Comuni² può essere preso, ad oggi, come riferimento per lo sviluppo delle politiche territoriali regionali.

Il PGT introduce nella disciplina urbanistica regionale specifici “Progetti di Territorio” per consentire uno sviluppo strategico per ciascun Sistema Territoriale Locale e individuare azioni per il raggiungimento degli obiettivi di piano.

Le linee generali di indirizzo introdotte dal PGT saranno valutate nel percorso di elaborazione del nuovo PRGC di Pordenone attraverso appositi approfondimenti, anche con gli uffici regionali, nella fase di elaborazione normativa del piano urbanistico della città.

Tavole di riferimento

DS 03 *Tavola di inquadramento intercomunale*

Nota 1: Il PGT è stato approvato il 16.04.2013 ed entrerà in vigore il 18° mese a decorrere dalla data di pubblicazione sul BUR

Nota 2: 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

Di seguito si indicano alcuni temi introdotti dai Progetti di Territorio (PdT) che sembrano essere più attinenti a Pordenone: 1. Il Progetto di territorio “Reti di città” ha come obiettivo l’aumento della coesione del sistema regionale con la costruzione di un sistema policentrico strutturato degli



insediamenti col fine di riequilibrare i processi di dispersione insediativa.

2. Il Progetto di territorio “*Mobilità*” prevede il recepimento delle penetrazioni urbane indicate dal PGT e la promozione di sistemi di parcheggio di interscambio con la previsione di un centro intermodale (CIMR), struttura peraltro già presente a Pordenone

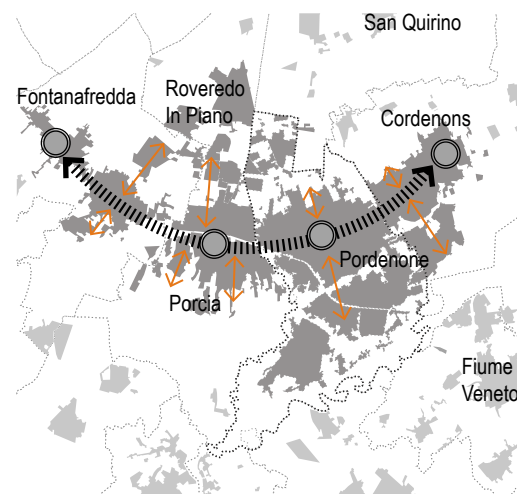
3. Il Progetto di territorio “*Reti Ecologiche*” prevede più azioni d’area vasta orientate ad articolare la Rete Ecologica Regionale che ha tra i suoi obiettivi la conservazione della biodiversità e la promozione della rete ecologica.

4. Il Progetto di territorio “*Cinture Verdi di Interesse Locale*” contiene le indicazioni per lo sviluppo delle relazioni città-campagna attraverso aree naturali e orti urbani intesi dal piano come elementi strutturanti del territorio introducendo il concetto di “servizio ecosistemico”.

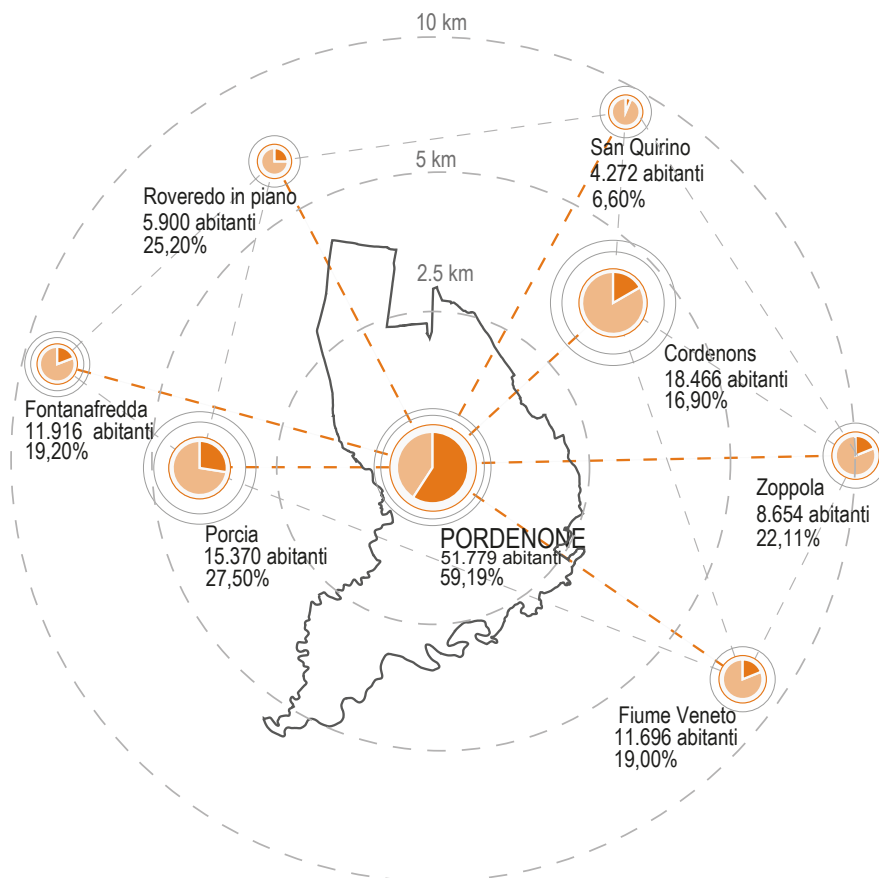
Uno dei temi più ricorrenti che emergono dal dibattito in corso sul futuro della Regione Friuli Venezia Giulia e sulle sue vocazioni territoriali è quella di una visione del territorio regionale come “*piattaforma logistica*”, questo sembra essere il nuovo slogan che la pianificazione regionale intende portare avanti.

L’identità logistica che si vuole attribuire alla Regione rappresenta un quadro funzionale utile per il Comune di

1. Le polarità di Pordenone a scala regionale



2. Pordenone area sovralocale



3. Le polarità di Pordenone a scala territoriale

Pordenone che viene individuato come nodo infrastrutturale di collegamento tra i bacini industriali, portuali e logistici del Friuli ed elemento di raccordo tra i principali corridoi infrastrutturali di attraversamento nelle relazioni territoriali est-ovest e nord-sud. La precedente bozza di Piano Territoriale Regionale qualificava come centro merci polivalente l'Interporto di Pordenone, inserito nella rete dei centri intermodali regionali che, in questo modo, potrebbe configurarsi come supporto di una ambiziosa "piattaforma logistica integrata terra/mare".

3.1 LE INDICAZIONI PROGRAMMATICHE ALLA SCALA SOVRACOMUNALE

Alla scala intercomunale attualmente non sono operanti piani territoriali o programmi con efficacia conformativa; sul tema del trasporto pubblico locale la politica della Provincia di Pordenone per l'area urbana pordenonese è facilmente identificabile con i percorsi delle linee urbane ATAP che servono, l'area sovracomunale che comprende Cordenons, Porcia, Pordenone e Roveredo.

A livello ambientale ed urbanistico il progetto che esprime la scelta territorialmente più strutturante è certamente quello del Parco del Noncello che riesce a dare unità di paesaggio ad un ambito sovracomunale.

Il recente Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino

130.000

ABITANTI NEL SISTEMA
TERRITORIALE PORDENONESE

270 km²

SUPERFICIE DELL'AREA
SOVRACOMUNALE

fonte: Comune di Pordenone

idrografico del fiume Livenza (PAIL) individua in questo asse fluviale un elemento con elevata sensibilità idraulica che interessa anche gli altri comuni dell'area, da Cordenons, a Zoppola, da Fiume Veneto a Porcia fino a Prata di Pordenone. Attualmente circa il 53% del territorio del comune di Pordenone ricade all'interno dei vincoli PAIL e circa il 35% del tessuto edificato è soggetto alle medesime prescrizioni, questi dati evidenziano la necessità di una strategia per lo sviluppo del territorio che prevenga e metta in sicurezza i vari ambiti urbani ed ambientali che compongono la città.

Il tema idraulico in questo senso potrebbe rappresentare un obiettivo importante per la pianificazione sovracomunale e oggi particolarmente rilevante anche a causa dei cambiamenti climatici in atto.

Se da un lato si possono definire come "forti" le relazioni sovralocali date dai temi della mobilità, degli insediamenti residenziali e produttivi, dei servizi, dei trasporti, del rischio idraulico e dei parchi fluviali, dall'altro si possono individuare come relazioni "deboli" quelle legate ai temi del paesaggio naturale e agricolo, delle reti informatiche, della rete dei collegamenti ciclabili e dei corridoi ecologici.

Definire "relazioni forti" significa per un territorio raggiungere accordi per un coordinamento pianificatorio e normativo fra i Comuni dell'area.

Quest'obiettivo di carattere sovracomunale andrebbe posto a fondamento dell'azione di stimolo e di punta che la città Capoluogo potrebbe assumere rispetto ai comuni di cintura.



4. Superficie urbanizzata interessata da vincoli idrologici (PAIL)

53,25%

DELLA SUPERFICIE COMUNALE
INTERESSATA DAL VINCOLO PAIL

IL SISTEMA TERRITORIALE ANALISI SWOT

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
- Forte continuità del tessuto urbano con i comuni di cintura - Forte continuità dei sistemi agricoli ed ambientali alla scala sovralocale	- concentrazione dei servizi nel capoluogo - presenza di piani urbanistici tra loro incoerenti
OPPORTUNITA'	CRITICITA'
- entrata in vigore del Piano di Governo del Territorio Regionale - elaborazione dei Progetti di Territorio da parte della Regione per la costruzione di un sistema strutturato degli insediamenti	- assenza di piani e programmi alla scala sovralocale - lo sviluppo di una città policentrica potrebbe essere ostacolato dalla centralità di Pordenone rispetto al contesto

4

IL SISTEMA INSEDIATIVO

La città e le sue trasformazioni

La struttura urbana della città di Pordenone si è stratificata nel tempo a partire dal suo centro storico oggi elemento di attrazione per un vasto territorio, di seguito si descrivono le principali trasformazioni della città al fine di poter meglio comprendere la struttura urbana attuale e i suoi punti di maggiore criticità.

Nell'immediato dopoguerra Pordenone ha avuto un intenso sviluppo demografico (+74,4% tra il 1951 e 1971) ed economico che l'ha condotta a candidarsi come capoluogo di Provincia e ad essere nominata tale nel 1968, staccandosi dalla Provincia di Udine.

Lo sviluppo urbanistico di quegli anni si appoggia sul Piano del 1936 che si attua senza regole chiare soprattutto nella trasformazione delle aree centrali, inoltre c'è una scarsa attenzione rispetto alla tutela delle rogge, allo sviluppo degli spazi pubblici e al potenziamento dei servizi.

Dalla fine degli anni '60, con l'istituzione della Provincia e il varo della prima Legge Urbanistica Regionale, inizia un lavoro di riorganizzazione della città molto animato e che si compie sia attraverso il tentativo di varare un Piano intercomunale (il PUIAP, poi bloccato da difficoltà procedurali) sia attraverso l'approvazione del Piano Regolatore Generale Comunale (Piano Cerutti del 1969) e le sue successive Varianti.

L'organizzazione della città e dei servizi per adeguarsi alle nuove dimensioni demografiche e adempiere al nuovo ruolo si incrociano presto con la "crisi" dei capoluoghi italiani che a partire dagli anni '70 determina una progressiva espansione della città verso i comuni di cintura.

Diversamente da quanto accade nella maggior parte dei capoluoghi

Tavole di riferimento

DS 04 *Tavola del sistema insediativo*

DS 08 *Tavola delle previsioni urbanistiche*

italiani Pordenone cresce anche in tutto il decennio dal 1970 al 1980 e con il Censimento del 1981 si registra l'inizio di una progressiva perdita di popolazione attratta da case a minor costo, fuori dalla città, e con caratteristiche tipologiche ritenute più funzionali alle necessità degli abitanti. Negli stessi anni si compie anche a Pordenone la dismissione di numerose attività produttive che progressivamente si delocalizzano o chiudono.

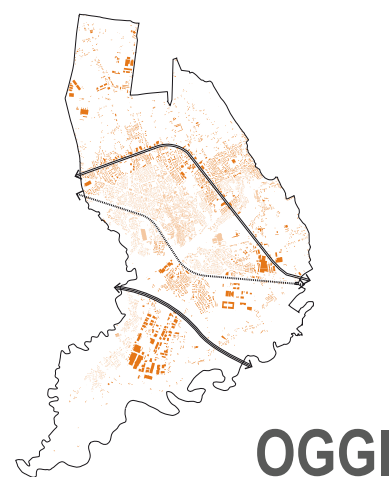
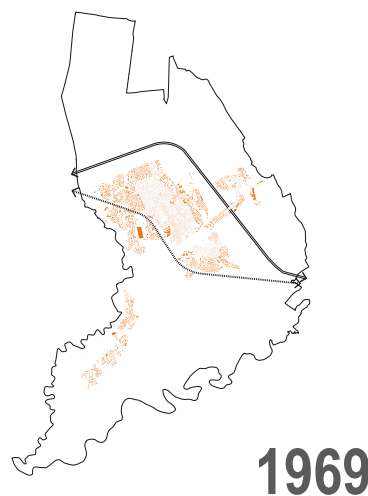
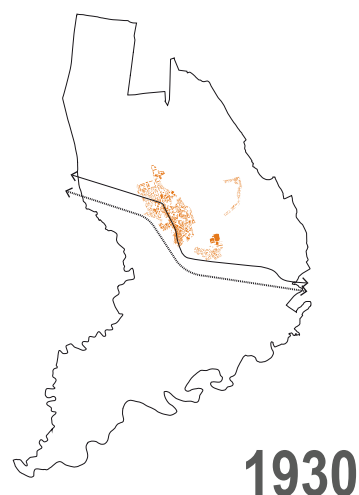
I piani urbanistici sviluppati a partire dagli anni '70 puntano ad un progressivo recupero delle criticità generate dall'espansione del dopoguerra e a dotare la città di servizi collettivi e standard urbanistici di qualità come ad esempio il sistema del verde e servizi alla persona, la razionalizzazione dei quartieri urbani, lo sviluppo della rete della mobilità. Il tema del recupero urbano in questo periodo assume un'importanza sempre maggiore sviluppandosi in modo particolare sia nelle parti storiche (Piani di recupero) che nelle parti di più recente formazione della città che mostravano una scarsa qualità urbana.

Nonostante gli sforzi compiuti sul disegno della città, il progressivo abbandono del capoluogo in favore dei comuni di cintura prosegue dagli anni '80 ad oggi per ragioni legate da un lato alle aspettative che si sono affermate nella classe media pordenonese ma anche italiana che ha aumentato di molto il proprio benessere e punta a dotarsi di una casa di proprietà, possibilmente con giardino e dall'altro da una scarsa offerta del Capoluogo la cui dotazione residenziale è in gran parte costituita da edilizia degli anni '60-'70 che mostra una scarsa qualità architettonica ed energetica. In questo modo i comuni di cintura giovano di questa situazione attraendo abitanti, funzioni e mettendo a disposizione il loro territorio senza attivare forme di compartecipazione con il Capoluogo. I comuni che compongono l'area urbana di Pordenone hanno costruito gran parte del loro patrimonio attuale dopo il 1971, come ad esempio Porcia il 48,3% dei propri edifici, Cordenons il 52%, Roveredo in Piano il 61%.

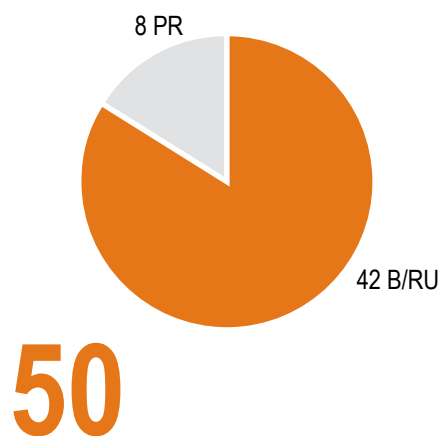
A partire dal 2000 il territorio della provincia di Pordenone vive una nuova ondata migratoria ad opera di lavoratori provenienti dall'estero. In pochi anni nel Capoluogo e in altri comuni si raggiungono percentuali di residenti stranieri del 16% nel Capoluogo, ma si spingono fino al 18,3% a Pasiano di Pordenone e al 19,4% Prata di Pordenone, facendo dell'area di Pordenone uno dei territori italiani a più alta immigrazione. Questa nuova popolazione, che lavora ma ha condizioni economiche complessive più svantaggiate, si colloca nelle aree residenziali meno pregiate della città lasciate libere dalla popolazione italiana che negli anni si è spostata verso i comuni di cintura. Nell'area urbana di Pordenone (Porcia, Cordenons e Roveredo in Piano), le aree residenziali più obsolete (anni '60-'70) si trovano, prevalentemente, nel Capoluogo con una forte concentrazione nel centro e nella parte sud, oltre il fiume Noncello.

A supporto di questa lettura si rileva che alla fine del 2009 i comuni dell'area pordenonese vedono ridursi la percentuale di popolazione immigrata come ad esempio a Porcia la percentuale scende al 7,9%, a Cordenons il 6,7% e a Roveredo il 6,8%.

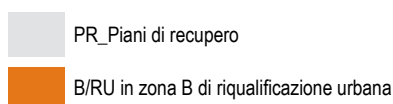
Negli ultimi dieci anni il Comune di Pordenone ha intrapreso la scelta di



1. Evoluzione del tessuto edificato dal 1930 ad oggi



AMBITI DI RIQUALIFICAZIONE



2. Ambiti di riqualificazione previsti dalla Variante 77
fonte: Comune di Pordenone

B/RU in zona B di Riqualificazione urbana	ST (m²)	V (m³)
Attuate	22.575	82.805
Non attuate	88.497	214.025
Parzialmente attuate	16.002	34.654

3. Stato di attuazione delle zone B/RU
fonte: Comune di Pordenone

non occupare nuovo territorio, di recuperare l'esistente, di valorizzare il patrimonio verde, di tener conto dell'elevato rischio idraulico e ha cercato di dare risposte all'aggravarsi dei temi della viabilità potenziando il ring e il sistema dei parcheggi.

Sempre negli ultimi anni emerge una domanda abitativa per il rientro dei residenti nelle aree più centrali maggiormente servite dalle attrezzature collettive tuttavia l'offerta sembra essere inadeguata sia relativamente agli immobili vecchi che di nuova costruzione.

In particolare gli edifici più datati presentano problemi di accessibilità alle unità immobiliari e problemi di scarsa manutenzione.

Le nuove costruzioni realizzate nel recente periodo rimangono in parte invendute in quanto mostrano una certa rigidità nei prezzi e hanno disposizioni interne con stanze piccole e in larga parte sono dotati di logge e balconi di ridotte dimensioni.

4.1 LO SVILUPPO DELLA CITTA'

La recente Variante 77 al PRGC messa in campo nel 2011 ha orientato le proprie politiche verso la riqualificazione del patrimonio edilizio definendo una cinquantina di ambiti di riqualificazione (classificati come B/RU) che facilitano l'intervento diretto sull'edilizia in crisi per ragioni strutturali e/o urbanistiche.

Se da un lato l'affermazione dei temi sulla riqualificazione energetica degli edifici sta stimolando interventi di riqualificazione dell'esistente, dall'altro rimane di difficile risoluzione il problema della multiproprietà molto presente in questi ambiti e che limita le possibilità delle decisioni contenendo gli investimenti.

Va evidenziato che nelle aree centrali le fasce dei piani terra degli edifici è caratterizzato dalla presenza di spazi commerciali e portici che animano il centro urbano stimolandone la fruizione e l'uso.

Le qualità del centro storico contribuiscono anche oggi a fare del centro della città un'area commerciale e relazionale di riferimento rispetto al contesto pordenonese.

Il tema del commercio, con particolare riguardo alla grande distribuzione, rimane aperto in particolare per quanto riguarda la sua collocazione, in quanto la SS13 Pontebbana, diventata di fatto una strada mercato, comporta rilevanti problemi di intasamento veicolare soprattutto in alcuni periodi della giornata e della settimana gravando su una corretta fruizione veicolare a tutte le parti della città.

Il tema economico e occupazionale nell'ultimo periodo evidenzia la trasformazione e la perdita di peso della Electrolux, per anni motore dello sviluppo del territorio, a cui seguirà una necessaria trasformazione del tessuto produttivo ad essa collegato.

La crisi del distretto del mobile e l'affermarsi anche nel territorio pordenonese di imprese legate all'innovazione tecnologica oggi offrono un'occasione che potrebbe essere ampliata anche attraverso le importanti manifestazioni culturali della città come ad esempio Pordenone Legge, Dedicà, Festival del cinema muto che generano un indotto importante nel settore dei servizi e possono creare importanti

sinergie con le imprese.

Sul fronte dei servizi si segnalano due elementi legati alle scuole: il loro ruolo attivo nell'integrazione della popolazione immigrata con programmi adeguati alla nuova realtà e una difficoltà legata agli spazi scolastici degli Istituti superiori: l'Istituto d'Arte è già collocato a Cordenons, mentre il Liceo Leopardi-Majorana è stato trasferito dal centro della città verso un'area periferica per carenza di spazi.

Da questo punto di vista le aree dismesse, sia quelle di archeologia industriale, che quelle più recenti derivate dalla dismissione del Demanio militare e dal processo di trasformazione industriale, rimangono un tema aperto che andrebbe governato attraverso una visione strategica della città.

Oggi il Capoluogo si trova nella particolare situazione di avere ottime infrastrutture urbane (dotazione di servizi, qualità dello spazio pubblico, iniziative culturali...) senza riuscire ad arrestare l'uscita dei propri abitanti verso i comuni di cintura.

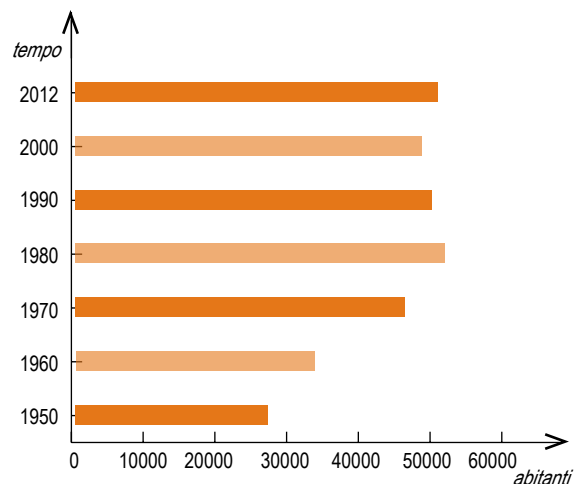
Nel periodo 2005-2009 il bilancio tra immigrati ed emigrati da e per gli altri comuni fa segnare ancora un -2,6%, segno che una parte della popolazione trova ancora un'offerta residenziale più conveniente nei comuni di cintura che nello stesso periodo hanno un saldo migratorio con gli altri comuni positivo (+2,9% Porcia, +1,4% Cordenones, +6,3 Roveredo in Piano).

4.2 I FATTORI DI PRESSIONE DEMOGRAFICA

A livello di macroarea, la popolazione cresce nel medio periodo in un territorio vasto per la capacità del sistema economico di garantire la stabilità o l'aumento dei posti di lavoro. A livello locale, di singolo Comune, i fenomeni di redistribuzione della popolazione sono un effetto combinato delle preferenze individuali, dell'offerta del mercato immobiliare e delle politiche urbanistiche e residenziali.

Premesso questo, sulla base dell'ipotesi tendenziale, si stima per Pordenone una crescita di quasi il 7% nei prossimi 20 anni, per il sistema nel complesso di oltre il 10%: Pordenone tra 20 anni potrebbe attestarsi sui 55 mila abitanti con il sistema a quota 140 mila abitanti. L'ipotesi naturale, invece, indica da qui ai prossimi 20 anni delle flessioni sia per Pordenone (-6%) sia per il sistema (-4%): nel 2032 il capoluogo supererebbe di poco i 48 mila abitanti, con il sistema poco sotto quota 122 mila abitanti. Prudenzialmente è possibile ipotizzare una sostanziale tenuta nel tempo della popolazione complessiva del Comune di Pordenone ed una leggera crescita di quella del sistema.

Ciò che più interessa sapere ad ogni comune, al di là delle previsioni complessive sull'andamento della popolazione, è però come varierà la domanda di alcuni servizi. Si tratta di un dato che possiamo desumere dalle previsioni demografiche per classi d'età, in quanto ad una data classe corrisponde la domanda di uno specifico servizio. Citiamo dunque alcuni dati che esprimono i veri e propri fattori di pressione demografica. La popolazione in età lavorativa (15-64 anni) di Pordenone è destinata



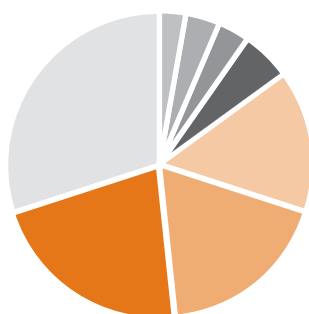
4. Popolazione residente nel Comune di Pordenone 1950-2012
Fonte: Anagrafe. Mod. Istat P.2

+8,3%
INCREMENTO CITTADINI
STRANIERI DAL 2000-2012
fonte: Comune di Pordenone

16,9%

CITTADINI STRANIERI
RESIDENTI NEL 2012

fonte: Comune di Pordenone



5. Principali nazionalità degli stranieri residenti a Pordenone nell'anno 2012. Fonte: Comune di Pordenone

a calare sia in ipotesi naturale, passando da 33 mila abitanti nel 2012 a 27 mila nel 2032, sia, meno drasticamente, in ipotesi tendenziale (32 mila nel 2032).

La popolazione in età lavorativa del sistema (82 mila nel 2012) è destinata a calare di qui a 20 anni in ipotesi naturale (69 mila), mentre in ipotesi tendenziale si prevede una crescita nei prossimi 10 anni (84 mila nel 2022) e successivamente un leggero calo (83 mila nel 2032).

La popolazione compresa tra i 6 e i 10 anni rappresenta la domanda potenziale di utenti delle scuole primarie. Essa è prevista in crescita nei prossimi 5 anni: a Pordenone passa da 2.050 nel 2012 a circa 2.450 nel 2017, nel sistema da circa 5.800 a quasi 6.300.

La popolazione compresa tra gli 11 e i 13 anni rappresenta la domanda potenziale di utenti delle scuole secondarie di primo grado. Essa è prevista in crescita nei prossimi 10 anni: a Pordenone passa dai 1.200 del 2012 ai quasi 1.500 del 2022, nel sistema da 3.350 ad oltre 3.700.

La popolazione compresa tra i 14 e i 18 anni rappresenta la domanda potenziale di utenti delle scuole secondarie di secondo grado. Essa è prevista in crescita nei prossimi 10 anni: a Pordenone in aumento da 2.000 nel 2012 a circa 2.250 nel 2022, nel sistema da 5.300 ad oltre 6.000.

La popolazione over 65 è prevista in crescita continua nei prossimi anni a Pordenone e nel sistema con conseguente aumento degli utenti potenziali dei presidi socioassistenziali e sanitari: a Pordenone si passa da 11.800 a circa 15.600 nei prossimi 20 anni, mentre nel sistema si passa dai 27 mila del 2012 ai quasi 39 mila del 2032. Ma sono soprattutto gli ultraottantenni ad esprimere una domanda di presidio sociosanitario specifico: essi sono previsti in forte aumento nei prossimi 20 anni, quando dovrebbero crescere da 3.500 a 5.900 circa a Pordenone, sfiorando il raddoppio a livello di sistema (da 7.500 a circa 14.600).

IL SISTEMA INSEDIATIVO ANALISI SWOT

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
- Redazione del nuovo PRGC che ha tra i suoi obiettivi la riduzione del consumo di suolo, il potenziamento dell'agricoltura e la riqualificazione del tessuto urbano - il piano attuale ha già intrapreso il tema del recupero urbano con l'individuazione di 50 ambiti di recupero urbano - buona qualità urbana del centro storico da estendere alla città	- città cresciuta per parti con una forte specializzazione funzionale - il patrimonio immobiliare inutilizzato è in crescita - gli edifici anche di recente costruzione hanno caratteristiche energetiche e prestazionali limitate - offerta turistica sottodimensionata in termini di strutture di accoglienza
OPPORTUNITA'	CRITICITA'
- adesione del comune di Pordenone ai protocolli delle smartcities e della green economy per lo sviluppo sostenibile della città - manifestazioni culturali di carattere internazionale attraggono persone in periodi specifici dell'anno	- forte delocalizzazione delle imprese pordenonesi - popolazione in calo a favore dei comuni di cintura - aree edificate all'interno del perimetro del PAUL

5

L'ATTUAZIONE DELLA VARIANTE 77

Il piano vigente e il suo stato di attuazione

Il Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) è lo strumento della pianificazione urbanistica di livello comunale: localizza i servizi e le infrastrutture destinate alla generalità dei cittadini e divide il territorio comunale in zone omogenee per caratteristiche e per previsioni urbanistiche.

Il Piano Regolatore è lo strumento essenziale, poiché ingloba al suo interno tutti gli strumenti urbanistici di dettaglio deputati alla definizione particolareggiata degli interventi possibili nelle diverse aree della città.

5.1 IL PIANO IN VIGORE

La città di Pordenone è dotata di Piano Regolatore Generale Comunale che ha avuto la sua ultima revisione nel 2011 con la Variante n°77 approvata con delibera del Consiglio Comunale n° 20.

La Variante 77 ha come obiettivi principali la ridefinizione dei vincoli urbanistici, la revisione della zonizzazione a seguito della verifica dello stato di attuazione del Piano Regolatore Generale Comunale e la riduzione della capacità insediativa da 75 a 61.000 abitanti con conseguente ridimensionamento degli standard urbanistici per una popolazione complessiva di 65.000 persone.

I piani che hanno preceduto la Variante 77 sono stati strumenti che prevedevano una logica espansiva della città in funzione della crescita demografica ed economica, di seguito si indicano i principali strumenti urbanistici e i criteri in essi contenuti:

Tavole di riferimento

DS 08 *Tavola delle previsioni urbanistiche*

1955 - Portus Naonis I (arch. Filippone e ing. Dalla Rocca), è il primo piano della città di Pordenone che prevedeva lo sviluppo “stellare” della città, una riorganizzazione degli spazi maggiormente edificati attraverso azioni di razionalizzazione degli edifici e la tutela del sistema ambientale della città.

1969 - Piano Cerutti rappresenta una Variante al piano precedente elaborata al fine di regolamentare lo sviluppo urbano attraverso una programmazione sistematica degli interventi e individuando le aree all'interno delle quali non era possibile edificare per motivi di sicurezza idraulica e idrogeologica.

1986 - Piano Zuccato ha consentito l'adeguamento del Piano Cerutti al Piano urbanistico regionale e tra i suoi obiettivi strategici aveva il miglioramento della qualità urbana e dei tessuti edificati, uno sviluppo più composito della città e l'adeguamento degli standard urbanistici ad un' ipotesi di capacità insediativa 97.000 abitanti

2000 - Variante 38 è stata resa necessaria a seguito dell'entrata in vigore della legge regionale 52/91, essa prevedeva una ridefinizione della “città dei servizi”, una verifica della dinamica di crescita della città e una revisione generale del sistema della mobilità urbana. La Variante 38 ha ridotto l' ipotesi di capacità insediativa a 75.000 abitanti.

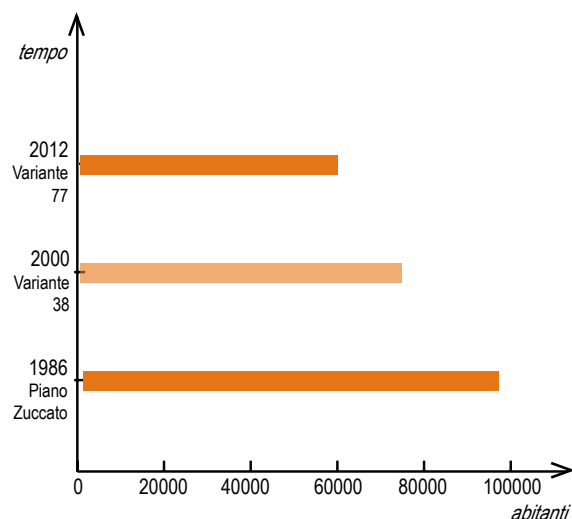
2012 - Variante 77 e gli obiettivi di piano

La Variante 77 è stata resa necessaria al fine di ridefinire i vincoli urbanistici e la zonizzazione a seguito della verifica dello stato di attuazione della Variante 38 in particolare a seguito dell'entrata in vigore de Decreto Regionale 126/1995 sugli standard urbanistici.

Con la Variante 77 è stata in parte invertita la logica espansiva dei piani precedenti, infatti le superfici edificabili sono state ridotte per circa 1,1 milioni di metri quadrati, passando da 8,7 a 7,6 milioni di metri quadrati. Secondo i calcoli dell'Amministrazione Comunale, tuttavia, sul territorio comunale permangono potenzialità edificatorie residenziali per circa 630.000 di metri quadrati. Tali capacità edificatorie sono frazionate in decine di aree cittadine, tuttavia le più consistenti riguardano i Piani di attuazione comunale di iniziativa privata.

I criteri progettuali che hanno supportato le scelte di piano contenute nella Variante 77 affrontano tematiche differenti ma hanno come obiettivo strategico la riduzione della capacità insediativa e l'incremento degli standard urbanistici; l'elenco che segue individua i principali criteri di redazione della Variante:

- Ridefinizione dei vincoli urbanistici e della zonizzazione a seguito della verifica dello stato di attuazione del Piano Regolatore Generale Comunale.
- Verifica della capacità insediativa teorica, dei servizi, delle attrezzature collettive delle aree urbanizzate ed edificate.
- Verifica delle aree per le quali si è resa necessaria la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio cercando di contenere quanto più possibile impiegando le tecniche di perequazione.
- Aggiornamento e verifica cartografica del piano con individuazione delle proprietà pubbliche.



1. Ipotesi capacità insediativa nei diversi piani 1986-2012

fonte: Comune.pordenone.it

Zone Omogenee	PRGC Variante 38	Variante n°77	Variazione
A	420.654 m ²	409.397 m ²	- 11.257 m ²
B	7.161.378 m ²	7.004.396 m ²	- 156.982 m ²
C	655.091 m ²	623.255 m ²	- 31.836 m ²
D	2.417.259 m ²	2.414.142 m ²	- 3.117 m ²
E	15.165.767 m ²	15.283.595 m ²	+ 117.828 m ²
H	1.775.708 m ²	1.769.933 m ²	- 5.775 m ²
Nuove aree di edificazione	12.430.090 m ²	12.221.123 m ²	208.967 m ²

2. PRGC pre vigente / Variante 77 _ Superfici edificabili a confronto
fonte: Comune di Pordenone

2001	2010	Variazione
2.256.895 m ²	2.930.417 m ²	+ 673.522 m ²

3. Verifica del patrimonio comunale
fonte: Comune di Pordenone

- Ridefinizione dei vincoli ambientali e storico-artistici in coerenza con quanto stabilito dal D.Lgs 42/2004.
- Aggiornamento del sistema infrastrutturale con inserimento della "Bretella Sud" e della "Gronda Nord".
- Nuova rete di percorsi ciclopeditoni di connessione tra i servizi collettivi, le aree verdi ed i Comuni limitrofi.
- Verifica del sistema ambientale e previsione di tutela degli ambiti naturalistici esistenti lungo i fiumi Meduna e Noncello.
- Ridefinizione delle zone agricole in riferimento agli aspetti paesaggistici.
- Verifica della capacità insediativa teorica (61.000 ab.) e dimensionamento del Piano per 65.000 abitanti.
- Ridefinizione delle aree destinate ai servizi ed alle attrezzature collettive in riferimento alle opere attuate ed ai programmi dell'Amministrazione Comunale.
- Ridefinizione dei vincoli procedurali relativi ai Piani Attuativi Comunali (P.R. – P.A.C. - zone C1 – zone B/RU – zone I/RU).
- Rettifica della perimetrazione delle zone A, B, C, D, ed H in conformità ai disposti della L. R. 5/2007.
- Individuazione di nuove zone C1 residenziali di espansione con applicazione di criteri perequativi in conformità alla L.R. 5/2007.
- Individuazione di nuove zone D2-D3 industriali e artigianali in conformità alla L.R. 5/2007.
- Revisione delle Norme Tecniche di Attuazione.

Sintesi dei dati dimensionali della Variante 77

- Abitanti insediati all'anno 2010 circa 51.723
- Capacità insediativa teorica 61.000 abitanti.
- Calcolo degli standard effettuati per 65.000 abitanti.

5.2 LO STATO DI ATTUAZIONE DELLA VARIANTE 77

Con l'approvazione della Variante al Piano n. 77 si è proceduto alla ridefinizione specifica delle zone residenziali al fine di recuperare la qualità urbana nelle situazioni in cui essa ancora non risultava compromessa. Attraverso tale Variante si è dato nuovo impulso agli oltre cento ambiti assoggettati a piani attuativi, di iniziativa pubblica e privata, che, per motivi procedurali, hanno impedito di fatto la ristrutturazione e riqualificazione di vaste zone della Città.

Il perseguimento di questo obiettivo ha peraltro implicato, innanzitutto, la revisione degli stessi piani attuativi, con la conseguente individuazione di ambiti strategici puntuali di ridotta dimensione per semplificarne l'attuazione. Per tali ambiti definiti in ragione di valenze riguardanti l'assetto urbano, la presenza di un patrimonio storico o architettonico di pregio o la presenza di aree degradate nel centro città, sono state identificate zonizzazioni di Piano definite di riqualificazione urbana e sono state dettate precise norme di salvaguardia e specifiche modalità di attuazione degli ambiti stessi. L'obiettivo del recupero e della tutela della qualità urbana è stato perseguito anche mediante la definizione di sottozone residenziali che hanno la funzione di consentire lo sviluppo della città con volumi e densità edilizie progressivamente decrescenti dal centro alla periferia.

La Variante n°77 entrata in vigore nel 2012 ha prodotto di fatto effetti fisici limitati sul territorio pordenonese a causa del tempo ridotto trascorso dalla sua entrata in vigore. Dalle verifiche effettuate dagli uffici comunali risulterebbe una capacità edificatoria residua di circa 630.000 m² sparsi nella città. Le principali potenzialità edificatorie sono concentrate nelle aree soggette a pianificazione attuativa, nelle zone di recupero urbano e nella aree dismesse della città. In particolare il sistema degli ex cotonifici (Amman e Torre) ma anche la rete delle caserme in disuso non hanno una prospettiva di trasformazione, la Variante 77 ha di fatto confermato le previsioni precedenti e non ha facilitato l'attivazione di processi di conversione fisica e funzionale di questi spazi.

Gli ambiti di recupero urbano attivati dalla pubblica Amministrazione sono 11, essi sono localizzati in diversi punti della città e hanno obiettivi specifici di riqualificazione urbana.

Le modalità di attuazione e le strategie di intervento hanno come obiettivi comuni la valorizzazione degli edifici esistenti, la riorganizzazione urbana dei differenti comparti, l'implementazione della rete degli spazi pubblici e delle aree con particolare vocazione ambientale.

Nonostante la riduzione della capacità insediativa prevista con la Variante 77, è importante evidenziare che un Piano Regolatore e le sue varianti producono di fatto effetti che durano nel tempo, orientando lo sviluppo del territorio di riferimento. Tale circostanza ha maturato nei cittadini la convinzione che uno dei pilastri teorici del Piano sia che tutte le cubature residue, ossia non ancora attuate costituiscano dei "diritti acquisiti".

Anche nel caso in cui le previsioni urbanistiche vengano superate da un nuovo Piano, parrebbe scontato che tali diritti siano garantiti dalla legge e possano essere legittimamente esercitati dai loro titolari.

Di fronte alla profonda crisi degli investimenti immobiliari e all'emergere di sensibilità ostili alla cementificazione di suolo vergine, è dunque necessario tenere presente che le decisioni assunte nei passati decenni dalle precedenti amministrazioni comunali, giustificate da congiunture storiche completamente diverse rispetto a quelle odierne, hanno conseguenze che non possono essere ignorate.

PAC in zona C di Espansione residenziale	ST (m ²)	V (m ³)
Attuate	93.788	89.492
Non attuate	329.228	305.789
Parzialmente attuate	84.180	87.879

PAC in zona B Residenziale di completamento	ST (m ²)	V (m ³)
Attuate	48.824	128.599
Non attuate	51.859	98.428
Parzialmente attuate	35.149	55.769

B/RU in zona B di Riqualificazione urbana	ST (m ²)	V (m ³)
Attuate	27.792	79.834
Non attuate	93.000	236.770
Parzialmente attuate	6.282	14.880

PAC in zona H Commerciale	ST (m ²)	V (m ³)
Attuate	217.908	265.635
Non attuate	53.205	-
Parzialmente attuate	712.926	-

PAC in zona D Industriale e Artigianale	ST (m ²)	V (m ³)
Attuate	99.375	49.687
Non attuate	274.134	-
Parzialmente attuate	-	-

PAC in zona C1 di espansione residenziale con criterio perequativo	ST (m ²)	V (m ³)
Attuate	-	-
Non attuate	115.334	126.400
Parzialmente attuate	-	-

4. Stato di attuazione del PRG vigente
fonte: Comune di Pordenone

L'ATTUAZIONE DELLA VARIANTE 77 ANALISI SWOT

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
- Il piano vigente (variante 77) ha invertito la logica espansiva del piano precedente - il piano attuale ha ridotto la capacità insediativa da 75 a 61.000 abitanti con una dotazione di aree a standard per 65.000 unità.	- permangono volumetrie residue non attuate per circa 1,9 mln di m³ - molte delle espansioni previste dalla variante 77 insistono su aree greenfield
OPPORTUNITA'	CRITICITA'
- sviluppo di una nuova cultura legata alla tutela dell'ambiente e al contenimento del consumo di suolo - revisione della legge regionale che introduce il concetto di piano strutturale e piano operativo	- forte riduzione degli investimenti immobiliari in questo periodo - pianificazione non coordinata tra i comuni di cintura

6

LE POLITICHE URBANE IN CORSO

Progetti per una città più intelligente

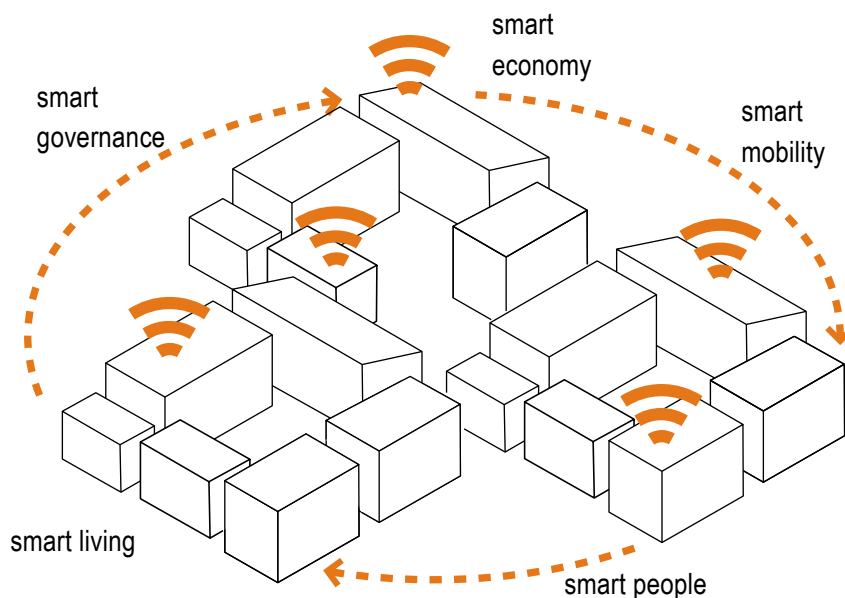
Pordenone ha attivato numerosi progetti soprattutto legati ai temi delle Smart Cities e della Green Economy, di seguito si descrivono le principali azioni che il Comune ha intrapreso.

6.1 SMART CITIES

Candidatura per le azioni di supporto ed accompagnamento nella fase di sperimentazione e di supporto alla redazione del Piano Strategico per la Smart City (11 settembre 2013).

Per essere attrattiva una città deve essere Smart, ovvero deve rendersi accogliente, ospitale, e efficiente nei confronti dei suoi cittadini, garantendo loro un facile accesso ai servizi, alle informazioni e condividendo con loro i processi decisionali. Secondo questa Amministrazione, queste sono le future sfide che la città dovrà intraprendere, sfide che investono tutti i campi della pubblica Amministrazione e della vita dei suoi cittadini, delle associazioni, delle forze che agiscono e vivono il territorio: partecipazione, accessibilità, risparmio e ottimizzazione delle risorse, consapevolezza dei cittadini, trasparenza e semplificazione.

Il Comune di Pordenone sta procedendo alla stesura di una serie di strumenti di pianificazione oltre al Nuovo Piano Regolatore Generale: il Piano della Mobilità Sostenibile, correlato alla zonizzazione acustica, il Piano Energetico Comunale ed i Piani Socio-Sanitari. Per la stesura di questi strumenti si è proceduto all'attivazione di un percorso di partecipazione con la cittadinanza e



di analisi con raccolta di dati in possesso dell'ente e delle altre realtà territoriali attive sul territorio.

La stesura del "Piano Strategico per la Smart City" in concomitanza con la definizione degli altri strumenti di pianificazione ed, in special modo, con il Piano Regolatore Generale Comunale risulta particolarmente calzante e sperimentale in quanto dalla possibilità di rendere effettivamente coerenti tra di loro intenti e contenuti di questi strumenti, definendone, fin dalla stesura, la loro fattibilità e attuazione.

1. La Smart City accogliente, ospitale, e efficiente nei confronti dei suoi cittadini.

6.2 AGENDA EUROPEA PER L'ECO-INNOVAZIONE

La Commissione europea ha varato un nuovo piano d'azione per l'ecoinnovazione (EcoAP) nell'ambito della strategia Europa 2020. Sulla base degli insegnamenti appresi dal suo predecessore ETAP, il piano completa le politiche dell'UE in materia di innovazione, efficienza delle risorse, industria e competenze volte a sostenere la transizione verso una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

Elementi chiave del piano d'azione per l'ecoinnovazione

- Utilizzare politiche e normative ambientali per promuovere l'ecoinnovazione.
- Sostenere progetti dimostrativi e partenariati per introdurre nel mercato tecnologie operative promettenti, intelligenti e ambiziose.
- Sviluppare nuove norme che rafforzino l'ecoinnovazione.
- Mobilitare strumenti finanziari e servizi di sostegno alle PMI.
- Promuovere la cooperazione internazionale.
- Sostenere lo sviluppo di competenze e posti di lavoro emergenti e i relativi programmi di formazione per rispondere alle esigenze del mercato del lavoro.
- Promuovere l'ecoinnovazione attraverso i partenariati europei per

l'innovazione.

I 9 ambiti su cui puntano le politiche della Smart Cities a cui rendere coerente il nuovo PRGC

- 1- mobilità trasporti logistica
- 2- energia ed edilizia intelligente
- 3- turismo e cultura
- 4- ambiente e risorse naturali
- 5- sicurezza pubblica e urbana
- 6- sanità intelligente e assistenza
- 7- e-education
- 8- spazi pubblici e aggregazioni sociali
- 9- e-governement

6.3 GREEN ECONOMY

I 10 temi di riferimento della green economy su cui rendere coerente il nuovo PRGC

- 1- sviluppo dell'ecoinnovazione
- 2- sviluppo dell'eco-efficienza, della rinnovabilità dei materiali e del ciclo dei rifiuti
- 3- sviluppo dell'efficienza e del risparmio energetico
- 4- sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili
- 5- sviluppo dei servizi ambientali
- 6- sviluppo di una mobilità sostenibile
- 7- sviluppo delle filiere agricole di qualità ecologica
- 8- sviluppo di una finanza e di un credito sostenibile per una green economy
- 9- regioni e enti locali per la green economy
- 10- acque

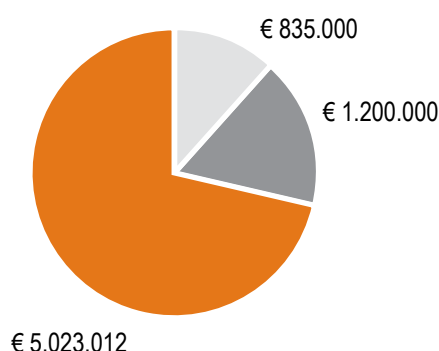
6.4 PISUS

Piano Integrato di Sviluppo Urbano Sostenibile

Si tratta di un finanziamento europeo con l'obiettivo di aumentare l'attrattività del territorio urbano, stimolandone lo sviluppo, attraverso un'efficiente ed efficace utilizzo delle sue risorse.

La Regione nell'estate del 2011 ha emesso un bando al quale il Comune di Pordenone ha risposto presentando domanda di finanziamento europeo con un progetto denominato PORDENONE_IN RETE

Il progetto presentato dal Comune, «Pordenone in Rete» si è classificato terzo in regione - dopo i comuni di Tarvisio e Trieste.



2. Suddivisione dell'investimento PISUS. Totale investimento € 7.058.012. fonte: Comune di Pordenone

“Pordenone in rete”, frutto di un'ampia concertazione delle strategie di intervento con i soggetti economici, culturali e sociali del territorio sviluppa una logica di miglioramento complessivo dell'attrattività del territorio con interventi di riqualificazione e di rifunzionalizzazione di alcuni assi portanti dell'economia cittadina avendo come elemento fondamentale e prioritario l'utilizzo massivo delle nuove tecnologie dell'informazione (ICT) realizzando per il territorio una serie di servizi telematici che consentirà di far conoscere le eccellenze turistiche, artistiche, naturalistiche ed economiche del proprio territorio al mondo intero. Privilegerà la mobilità lenta collegandola alla rete museale e alle principali istituzioni del territorio permettendo una fruibilità ecosostenibile che migliori i già buoni indicatori di riferimento, rivitalizzando l'area fluviale del Noncello, di pregio naturalistico.

“Pordenone in rete” attiverà una strategia condivisa di sviluppo territoriale locale per riequilibrare il territorio, migliorando la qualità urbana per un utilizzo razionale, economico ed ecocompatibile degli spazi e dei contesti locali, favorendo la vivibilità e l’attrattività delle aree con azioni orientate al rispetto dell’ambiente e all’utilizzo razionale delle risorse energetiche, erogando servizi avanzati “citizen oriented” e per lo sviluppo economico territoriale; stimolando la crescita economica e lo sviluppo occupazionale; favorendo la mobilità pulita, lo sviluppo dei servizi e le potenzialità economiche della società dell’informazione.

6.5 LE AREE STRATEGICHE DELLA CITTA'

Il tessuto urbano di Pordenone è caratterizzato dalla presenza di alcune aree strategiche, attualmente in disuso, che potrebbero diventare il volano della trasformazione urbana. Queste aree, rappresentate in particolare dal sistema degli ex cotonifici attestati sul Noncello e dalle caserme in fase di dismissione, potrebbero essere il volano della nuova trasformazione urbana della città. In questo senso è opportuno evidenziare che ad oggi non sono state attivate delle politiche pubbliche specifiche per il loro recupero ma tuttavia questo sarà un tema con cui il nuovo PRGC sarà chiamato a confrontarsi.

Sistema degli ex Cotonifici

Sul fiume Noncello, che ha caratterizzato la formazione della città di Pordenone, sono attestati tre ex cotonifici risalenti ai primi anni del '900 che hanno alimentato l'economia locale per un lungo periodo.

I tre cotonifici hanno come elemento naturale comune il Noncello che, grazie alla sua costante portata d'acqua metteva in funzione le macchine per la lavorazione. Attualmente, la riscoperta di questo antico sistema industriale potrebbe far emergere una nuova visione della città e delle sue trasformazioni. I tre cotonifici hanno dimensioni notevoli rispetto all'urbanizzato e patendo da est è possibile individuare l'ex Cotonificio Torre, in posizione centrale l'ex Cotonificio Amman e quindi l'ex Cotonificio Rorai. Queste aree sono di fatto abbandonate e hanno al loro interno numerosi elementi di archeologia industriale.

Sistema delle ex caserme

Le caserme in dismissione sono un fenomeno più recente che sta interessando alcune aree militari che sono rimaste per un lungo periodo dei grandi recinti urbani inaccessibili e invisibili alla città. La potenziale trasformazione di queste aree potrebbe far emergere un nuovo carattere identitario della città.

10,6 ha

SUPERFICIE DELL'AMBITO EX AMMAN

fonte: Comune di Pordenone

4,5 ha

SUPERFICIE DELL'AREA TORRE

fonte: Comune di Pordenone

LE POLITICHE URBANE IN CORSO ANALISI SWOT

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
- Amministrazione Comunale molto attenta ai progetti proposti in ambito UE - Il Comune di Pordenone aderisce al protocollo Europa 2020	- cambiamento culturale della città sui temi della sostenibilità e dell'energia - grande attesa da parte degli attori privati sulle nuove scelte del piano in riferimento alle volumetrie non attuate
OPPORTUNITA'	CRITICITA'
- numerosi progetti a livello europeo a cui Pordenone può aderire - la redazione dei PdT regionali potrebbe implementare lo sviluppo urbano	- progetti di trasformazione delle aree ex industriali fermi da anni - consumo di suolo in caso di realizzazione delle volumetrie residue

7

IL SISTEMA AMBIENTALE E AGRICOLO

La struttura ecologica del territorio di Pordenone

Il sistema ambientale pordenonese è fortemente legato e condizionato al sistema idrografico della città; infatti, gli elementi fondamentali su cui si strutturano gli ecosistemi e le aree naturali di Pordenone sono il fiume Noncello, il fiume Meduna e la rete idrografica minore. Questa struttura ecologica assicura la conservazione e la riproduzione della biodiversità. Il territorio di Pordenone ha una valenza ambientale notevole, con un equilibrio fragile e complesso dove convivono un patrimonio biologico, faunistico, flogistico che si combinano in unico armonico patrimonio storico-architettonico ed archeologico da tutelare e conservare.

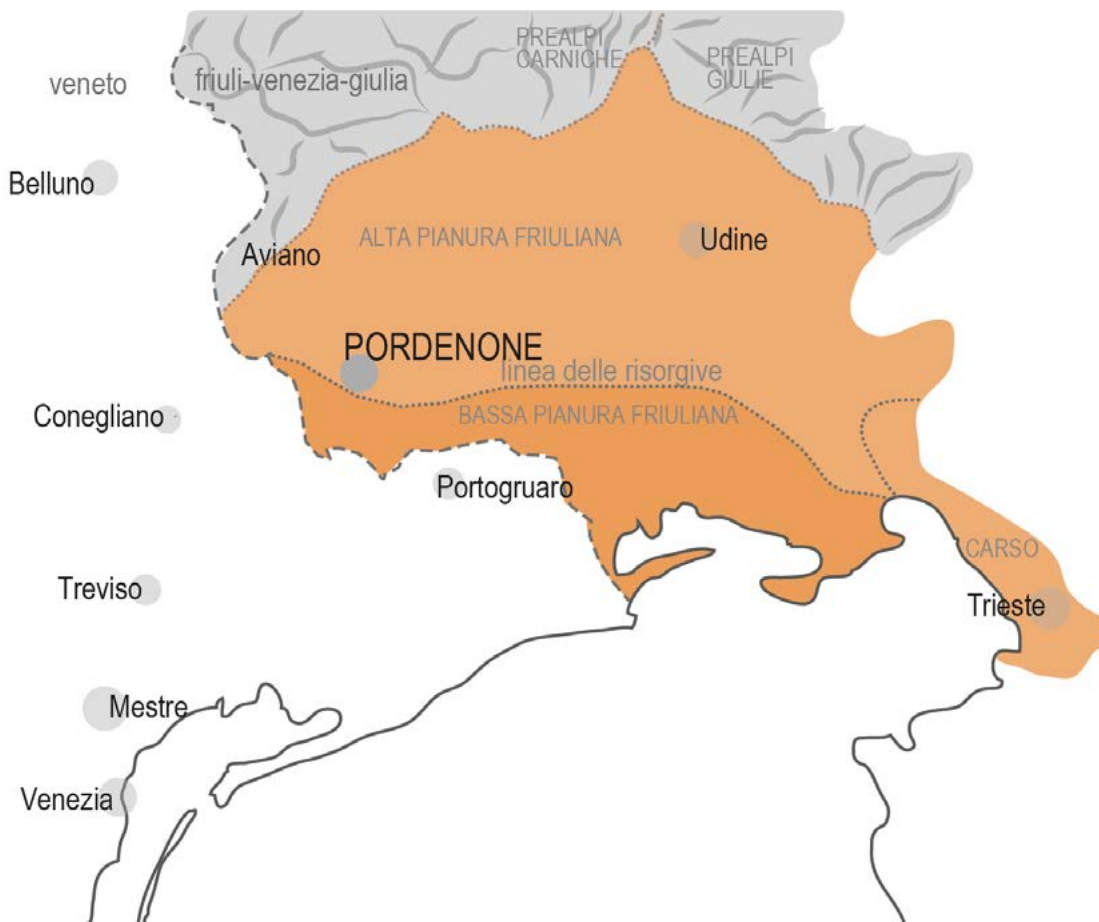
7.1 I DATI DEL TESTO UNICO

Gli indicatori di sintesi contenuti nel testo unico elaborato dall'Amministrazione Comunale evidenziano che in particolare la perdita di vegetazione e l'incremento del costruito hanno seguito entrambe le direttrici di sviluppo nord-est e nord-ovest della città di Pordenone e più in generale della sua area sovrallocale.

Sempre dal Testo unico si evince che la perdita di vegetazione segue idealmente lo sviluppo urbano ed è sensibile fra il 2001 ed il 2005 lungo il corso del fiume Noncello. La crescita dei volumi costruiti si sviluppa riempiendo progressivamente le zone interstiziali ritagliate fra le aree edificate apparentemente senza un disegno organico dello spazio pubblico. Il rapporto tra le aree antropizzate e le aree agricole o naturali si è mantenuto sostanzialmente costante, ma all'interno del sistema delle colture si è assistito ad un progressivo impoverimento e a una sostituzione dei seminativi con aree non irrigue.

Tavole di riferimento

DS 03 *Tavola del sistema paesaggistico e ambientale*



7.2 IL BILANCIO SOCIO-AMBIENTALE DEL COMUNE

1. Conformazione geografica a scala territoriale

La città di Pordenone vanta il primato come capoluogo in regione Friuli Venezia Giulia e il quarto posto in Italia, con il maggior rapporto di verde pubblico per residente, 150 m² nel 2009, (m² verde pubblico/residenti) come risulta dall'indagine curata da Lega Ambiente/Istat.

Il fiume Noncello, il fiume Meduna e il sistema idrografico minore, costituiscono un "unicum" per preservare la biodiversità di un esteso ecosistema frammisto con le frange del tessuto urbano, che potrebbe consentire di sviluppare a Pordenone un nuovo modello per la tutela della biodiversità in ambito urbano.

7.3 LO SVILUPPO DELLE AREE VERDI

Nel quinquennio 2006/2011 sono stati attuati diversi interventi di espansione/qualificazione del verde urbano, tra i quali la realizzazione di "percorsi vita" nei parchi comunali. L'attività ha consentito di incrementare del 2%, i metri quadri di verde fruibile per residente.

Dalla lettura del bilancio socio-economico emerge inoltre che la tutela del verde urbano richiede anche attenzione ed impegno da parte degli stessi cittadini che in più occasioni hanno dimostrato disattenzione ed incuria. In questo senso sono state avviate iniziative quali "l'adozione" da parte di alcune scuole o associazioni dei parchi cittadini e la diffusione degli



2. Sistema idrologico del Comune di Pordenone

Comune	Estensione territoriale comunale	Superficie urbanizzata	Superficie non urbanizzata
Pordenone	3.843,63 ha	2.275,29 ha (59,19%)	1.568,35 ha (40,81%)
Cordenons	5.670,76 ha	956,50 ha (16,90%)	4.714,25 ha (83,10%)
Fiume Veneto	3.570,92 ha	679,99 ha (19,00%)	2.890,93 ha (81,00%)
Fontanafredda	4.626,48 ha	889,71 ha (19,20%)	3.736,77 ha (80,80%)
Porcia	2.943,88 ha	808,92 ha (27,50%)	2.134,96 ha (72,50%)
Roveredo in Piano	1.591,61 ha	401,44 ha (25,20%)	1.190,17 ha (74,80%)
San Quirino	5.116,44 ha	339,24 ha (6,60%)	4.777,20 ha (93,40%)

3. Calcolo consumo di suolo
fonte: Comune di Pordenone

m²	2006	2007	2008	2009	2010
Verde attrezzato	410.056	410.056	463.846	522.662	522.507
Parchi urbani e verde storico	1.200.323	1.203.726	1.203.726	1.258.684	1.258.684
Aree speciali	345.681	488.790	488.113	507.816	508.816
Aree protette e riserve naturali	5.407.127	5.407.127	5.407.127	5.407.127	5.407.127
TOTALE	7.363.187	7.503.699	7.562.812	7.693.289	7.697.134

4. Evoluzione disponibilità verde ¹
fonte: Comune di Pordenone

orti sociali. Tali iniziative potranno portare progressivamente ad una gestione condivisa con i cittadini dei parchi e degli spazi verdi e ciò, oltre ad avere una grande valenza educativa, comporterà anche un risparmio di risorse da parte del Comune nelle attività di manutenzione delle vaste aree verdi pordenonesi. In quest'ottica il Comune ha promosso una convenzione tipo per la gestione di aree verdi da parte di privati, associazioni, ecc. al fine di promuovere una diversa e condivisa gestione delle aree pubbliche.

7.4 CONTENIMENTO DEL CONSUMO DI SUOLO

Le analisi riportate nel Testo Unico dimostrano che negli ultimi anni l'attuazione del piano si è di fatto ridotta in maniera sensibile rispetto ai trend di fine secolo sia per effetto della crisi economica sia per la sovrapproduzione edilizia che ha immesso sul mercato uno stock di edifici residenziali molto al di sopra delle necessità del mercato.

A fronte di questa situazione e in considerazione che il consumo di suolo, ovvero del territorio che è già stato urbanizzato, è attualmente pari al 59,19% del territorio comunale (percentuale che sale se si considera la quota di territorio urbano esterna alla fascia PAIL inedificabile) diventa fondamentale che il Piano elabori una precisa strategia a riguardo, prevedendo una soglia massima non superabile durante il periodo di validità del Piano.

Nota 1

si precisa inoltre che:

- Verde attrezzato: aree con giochi per bambini e/o con panchine e cestini e/o campi polivalenti e/o piste ciclabili.
- Parchi urbani: aree tutelate a norma delle disposizioni dell'art. 136 del Decreto legislativo 42/2004
- Verde storico: aree tutelate a norma delle disposizioni dell'art. 10 del Decreto legislativo 42/2004
- Aree di arredo urbano: spartitraffico, rotonde, aree di sosta, zone alberate, ecc.)
- Aree speciali: giardini scolastici, orti botanici, vivai, cimiteri, giardini zoologici, altro ecc.

Estensione territoriale di Pordenone	3.843,63 ha	(100%)
Totale superficie urbanizzata	2.275,29 ha	(59,19%)
Supreficie urbanizzata ¹	1.702,80 ha	(44,30%)
Aree per viabilità	572,48 ha	(14,89%)
Superficie non urbanizzata	1568,35 ha	(40,81%)
Previsioni del PRG non attuate che determinano consumo di suolo	39,88 ha	(1,03%)

5. Consumo di suolo previsto dal PRG

fonte: Comune di Pordenone

7.5 GLI INTERVENTI PROGRAMMATI RECENTI ED IN CORSO DI REALIZZAZIONE

- Tutela dell'ambiente, riduzione delle emissioni di gas serra e miglior qualità dell'aria in città. Progetto città – parco in connessione a “Un bosco per Kyoto”. Riqualificazione aree verdi con reimpianto di alberature di pregio con un incremento di circa 2.000 piante in città.
- Comparto di via San Giuliano: recupero, ripristino ambientale e connettività ciclopeditonale con Borgomeduna attraverso i luoghi umidi.
- Comparto Santi Martiri Concordiesi: 1° Lotto - Realizzazione di un primo tratto Noncello/Mare e parcheggio pubblico per il parco del Seminario/area di via Revedole.
- Recupero naturalistico e paesaggistico del connettivo urbano mediante interventi straordinari in aree verdi degradate - Recupero paesaggistico-ambientale dell'area di Parco San Carlo compresa tra il salto d'acqua e viale Libertà.

Sono state, inoltre, attivate le procedure di concertazione per la trattazione dei seguenti temi:

- Noncello Mare - istituzione del tavolo di concertazione e coprogettazione;
- valorizzazione dell'ambito del fiume Noncello e del sistema delle aree verdi contermini in accordo con i comuni di Cordenons, Prata e Pasiano di Pordenone;
- promozione e condivisione di un itinerario ciclo turistico di interesse transregionale attraverso aree ambientalmente importanti con previsione di uno sviluppo economico eco-compatibile con i comuni di Aviano, Budoia, Roveredo in Piano, Porcia, Cordenons, Vivaro, Spilimbergo, San Giorgio della Richinvelda, Zoppola, Pordenone, Prata di Pordenone, Pasiano.

7.6 IL SISTEMA AGRICOLO

Il Censimento Generale dell'Agricoltura nel 2010 è stato un momento di grande rilevanza per l'agricoltura locale, nazionale ed europea. La rilevazione, che ha cadenza decennale, è stata condotta secondo regolamenti definiti in sede europea, rappresentando in questo modo uno strumento fondamentale non solo per lo sviluppo di politiche agricole locali, ma anche per la definizione di interventi comunitari sul settore primario.

Secondo questo studio, nel 2010 le aziende agricole nel Comune di Pordenone risultano pari a 163 in calo del 38,7% rispetto agli anni '90 quando risultavano pari a 421. Nonostante sia venuta a diminuire la

- 38,7%

RIDUZIONE DELLE AZIENDE AGRICOLE

fonte: Censimento Generale dell'agricoltura 2010

superficie agricola totale a favore di quella ambientale, (dai 1443,8 ha del 1990 ai 950,9 del 2010) la percentuale di superficie agricola utilizzata (sau) su quella disponibile è aumentata dal 85,5% al 99,89%.

Rispetto alla superficie comunale di Pordenone di 3821 ha, la superficie agricola ha un incidenza del 24,9% corrispondente a circa 952 ettari. Le aziende agricole utilizzano i propri terreni in larga parte per seminativi (735,8 ha) seguiti da boschi annessi alle aziende agricole (22,31 ha), arboricoltura da legno annessa ad aziende agricole (10,88 ha) prati e pascoli (3,89 ha) e orti familiari (2,82 ha)

Il numero di aziende con coltivazioni e/o allevamenti DOP e/o IGP sono soltanto il 13 su 163, contro una media dei comuni limitrofi di 41,5. Anche per quanto riguarda il numero di aziende con allevamenti Pordenone ne conta solo 8 contro una media di 25,6².

7.6.1 LA SCALA AGRICOLA SOVRACOMUNALE DELL'AREA PORDENONESE

Osservatorio Provinciale per lo sviluppo dello spazio rurale

L'agricoltura pordenonese si caratterizza per l'elevato grado di meccanizzazione e la specializzazione nella produzione di cereali, nella filiera vitivinicola e nelle produzioni zootecniche. Il tutto risulta interessato da un decisivo processo imprenditoriale di modernizzazione: rapido, profondo e non ancora compiuto. In parallelo si va affermando sul territorio un modello di agricoltura multifunzionale in un contesto caratterizzato da un forte legame con la terra: peculiarità socio culturale prima che economica.

Le citate dinamiche del comparto agricolo, tenuto conto dei diffusi interessi extra-settoriali, palesano la necessità di esercitare azioni d'indirizzo locale per il "governo" del territorio. Il Programma di Sviluppo Rurale della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (PSR 2007 – 2013) ha previsto che anche le Province possano partecipare alla definizione, promozione e attuazione dei Progetti Integrati territoriali (PIT) e al coordinamento delle proposte progettuali avanzate dai Comuni.

Vent'anni fa l'UE proponeva un concetto di ruralità da intendersi come qualcosa di più ampio della semplice agricoltura. La nozione di "spazio rurale" oltrepassa il concetto di "spazio agricolo", poiché comprende un insieme d'attività che vanno dall'agricoltura, all'artigianato, al commercio e ai servizi. Le caratteristiche essenziali dello "spazio rurale" sono: preponderanza dell'attività agricola, bassa densità di popolazione, paesaggio naturale trasformato dal lavoro umano e cultura locale basata su saperi derivanti dalla tradizione.

La Provincia di Pordenone, nell'ambito del proprio Servizio Agricoltura, ha attivato l'Osservatorio Provinciale per lo sviluppo dello spazio rurale al fine di promuovere le conoscenze sullo "spazio rurale pordenonese". Secondo lo studio "Le dinamiche del vivere rurale" condotto dall'Osservatorio Provinciale per lo sviluppo dello spazio rurale, i principali punti di debolezza del contesto pordenonese secondo il 38,5% degli agricoltori sono i costi dei terreni troppo elevati, per il 21% la carenza

di finanziamenti pubblici e per il 13% carenza di servizi promozionali e di supporto all'azienda, la difficoltà di reperire informazioni sul mercato finale (13%), affitti dei terreni troppo elevati (13%).

Per quanto riguarda i vincoli per la continuità dell'attività il problema maggiore risulta essere la bassa redditività dell'azienda, seguito dalla mancanza di un successore, il lavoro agricolo ritenuto poco qualificante e il mercato troppo competitivo.

Nella gestione dell'azienda, le attività da potenziare, secondo alcuni sondaggi condotti dall'Osservatorio sono, in ordine di importanza, la tempestività conoscenza delle leggi e regolamenti CE, i finanziamenti per l'innovazione formazione e aggiornamento professionale, l'inserimento in progetti di filiera e la realizzazione di progetti di sviluppo rurale per il territorio. Per quanto riguarda le nuove attività o servizi che si intende introdurre nei prossimi 5 anni spiccano le nuove produzioni (36%) e la vendita diretta dei prodotti (27,6%), seguiti da servizi agrituristici per il pernottamento (17%), servizi agrituristici per la ristorazione (10%) e E-commerce solo 7%³.

IL SISTEMA AMBIENTALE E AGRICOLO ANALISI SWOT	
PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
- Pordenone è la 4° città italiana per verde pro-capite (circa 150m²/ab) - parchi urbani di grande valenza ambientale - la superficie agricola di Pordenone è quasi totalmente utilizzata - decisivo processo imprenditoriale di modernizzazione	- i cittadini non hanno una percezione concreta del verde urbano - non sono presenti elementi di compensazione ambientale delle infrastrutture - dato del consumo di suolo medio-alto - nel tempo si è assistito ad una progressiva diminuzione della superficie agricola - le aziende agricole differenziano poco i loro prodotti
OPPORTUNITA'	CRITICITA'
- sviluppo di una nuova cultura legata alla tutela dell'ambiente e al contenimento del consumo di suolo - revisione della legge regionale che introduce il concetto di piano strutturale e piano operativo - modello di agricoltura multifunzionale in un contesto caratterizzato da un forte legame con la terra: peculiarità socio-culturale prima che economica. - spazio rurale che oltrepassa il concetto di spazio agricolo	- l'assenza di una pianificazione intercomunale del verde urbano non consente uno sviluppo equilibrato e coerente del sistema ambientale - applicazione effettiva del PAIL da parte dei comuni di cintura - Assenza di un coordinamento generale delle politiche agricole locali

Nota 3

fonte: "Le dinamiche del vivere rurale" Osservatorio Provinciale per lo sviluppo dello spazio rurale

8

IL SISTEMA DELLA MOBILITA'

Il tema della mobilità e la città di Pordenone nel tempo

L'analisi di un sistema infrastrutturale della mobilità locale svolta all'interno di un atto di programmazione urbanistica necessita anzitutto di un inquadramento ad area vasta se si vuole comprendere le valenze dei percorsi principali a livello locale. La rete infrastrutturale locale si sviluppa dalla viabilità principale ed, assieme, accompagnano il crescere dell'abitato nel suo diffondersi nel territorio, partecipando attivamente al suo sviluppo e variando nel tempo ruoli e configurazioni.

In tal modo la rete viaria diviene spesso elemento essenziale per interpretare la storia dell'insediamento per una migliore comprensione del contesto attuale. In particolare ed a titolo non solo esemplificativo, l'attuale mobilità focalizzata su Pordenone o comunque correlabile al suo insediamento è essenzialmente terrestre ed ora è difficile riconoscere che le origini del suo sviluppo economico è riconducibile all'alto medioevo con l'affermarsi delle attività economiche e produttive attorno al suo porto fluviale presente sulle sponde del fiume Noncello. Si rimanda ad altri la valutazione quanto questo contrastato rapporto tra l'insediamento urbano e le caratteristiche idro – geologiche del suolo possa aver influenzato la configurazione strutturale dello stesso abitato, quella del suo centro storico, della strada Pontebbana e, più recentemente, il tracciato ferroviario e quindi la localizzazione della stazione, fino all'attuale impostazione del sistema del verde urbano con le connesse problematiche distributive di spazi pubblici e percorsi ciclopeditoni. Nel frattempo la rete viaria locale ha avuto maggior sviluppo a nord del centro storico mentre, a sud del percorso ferroviario ed in prossimità dell'abitato di Pordenone, ora si snoda il tracciato autostradale della A28 che collega Conegliano con Portogruaro.

Tavole di riferimento

DS 07 *Tavola della mobilità*



8.1 LA RETE STRADALE-AUTOSTRADALE INTERREGIONALE DI PORDENONE

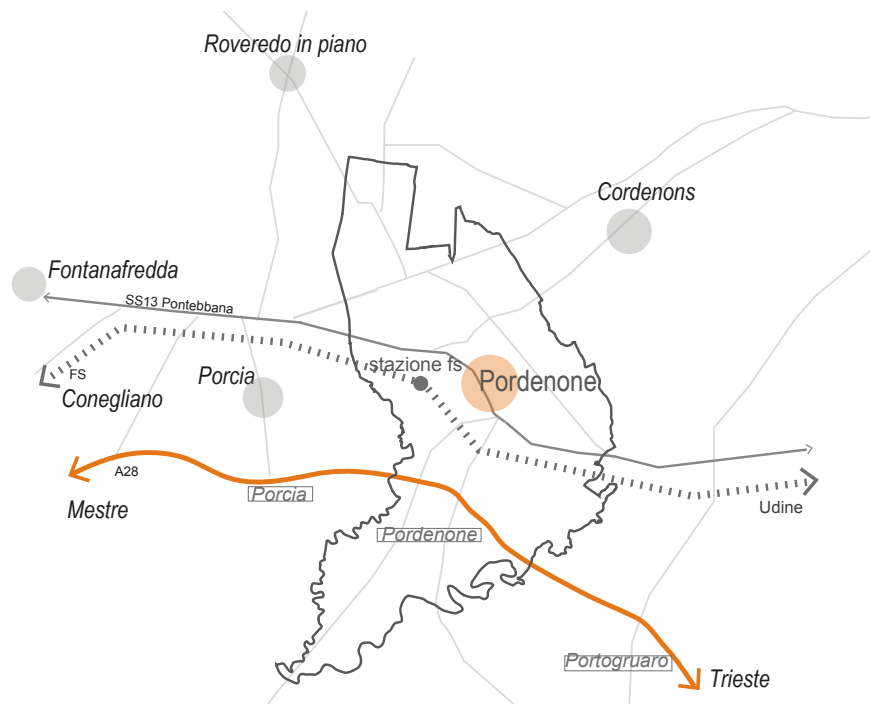
1. Sistema delle infrastrutture _Scala territoriale

Il completamento dell'autostrada A28, permette a Pordenone di raggiungere l'A4 da ovest riducendo i tempi di immissione nel sistema autostradale in corrispondenza con lo snodo di Mestre. In tal modo si sono facilitati i rapporti con Venezia e con il suo hinterland. Risalendo lungo la A27 fino a Pieve di Cadore, si può procedere verso nord per raggiungere il Cadore con Cortina d'Ampezzo oppure, verso est, si percorre la Carnia fino a Tolmezzo, per ridiscendere ad Udine lungo la sponda orientale del Tagliamento e ritornare Pordenone.

Ci si riferisce cioè ad un territorio montuoso molto esteso e di enorme valenza ambientale, paesistica e turistica, di elevato richiamo internazionale ma di scarsa accessibilità e percorribilità. Ne è una riprova il fatto che l'attuale maglia della rete autostradale cui appartiene la comunità di Pordenone è molto più ampia dell'anello sopra descritto. Tale maglia autostradale non è contenibile nei confini nazionali: in Italia comprende il tratto di A22 che scende dal Brennero fino a Verona, la A4 tra Verona e Palmanova e la A23 che proviene da Tarvisio.

8.2 PORDENONE ED IL POLO DI VENEZIA

La A28, considerata in tutta la sua lunghezza tra Portogruaro e Conegliano, è chiamata a svolgere in modo sempre più intenso la funzione di "tangenziale a largo raggio" alla conurbazione di Mestre per il tratto di nord-est tra l'A4 e l'A27, data l'elevato livello di congestione da traffico in corrispondenza di Mestre. In tal modo il traffico che percorre l'A27 ed il tratto orientale



2. Sistema delle infrastrutture _Scala locale

dell'A4 (e la viabilità lungo la costa adriatica della Venezia Giulia) tenderà a scorrere in prossimità di Pordenone, con possibilità di facile accesso al suo abitato.

8.3 PORDENONE ED IL V° CORRIDOIO EUROPEO

Si arricchisce il significato per Pordenone della rete infrastrutturale a larga scala di sua competenza richiamando l'attenzione sulla SS13, connessione che collega direttamente Udine con Venezia passando per Pordenone. Questa direttrice di traffico è servita sia dalla ferrovia che dall'infrastruttura stradale in quanto costituisce il tronco terminale del percorso padano che collega il Piemonte al Friuli-Venezia Giulia acquisendo un ruolo di direttrice di particolare significato strategico riconosciuto e sostenuto a livello europeo come V° Corridoio Europeo

8.4 IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA PIANURA DI PORDENONE

Il tema ci porta alla dimensione comprensoriale del sistema infrastrutturale che sta impostandosi nel territorio pianeggiante di Pordenone. La pianura entro i confini provinciali è di forma triangolare ed è percorsa da infrastrutture che ne seguono i limiti naturali: - ad est il tracciato viabilistico e quello ferroviario, sub paralleli all'alveo del Tagliamento, interessano in particolare Spilimbergo e San Vito al Tagliamento; - a nord-ovest la strada e la ferrovia pedemontane che scendono fino a Sacile. A sud di Pordenone vi è l'ambito più densamente urbanizzato in direzione di Venezia fino ai confini



3. Nodi critici della mobilità pordenonese. Anno 2010
fonte: Comune di Pordenone

provinciali. In contrasto, il territorio pianeggiante a nord di Pordenone è caratterizzato dalla presenza di ampi spazi rurali, percorsi da alvei fluviali asciutti propri della zona.

In particolare la fascia di territorio, compresa tra la SS13 Pontebbana ed il confine meridionale della provincia, è percorsa dall'A28, "duplicando" la barriera ferroviaria che ha contenuto lo sviluppo meridionale di Pordenone e degli abitati allineati lungo la SS13 in prossimità del capoluogo provinciale. Tuttavia i raccordi autostradali che collegano l'A28 a tali abitati, risultano disposti a distanza ravvicinata; in tal modo recuperano una "permeabilità" alla duplice barriera interposta favorendo l'accessibilità alla viabilità locale trasversale, specie in direzione di Venezia.

8.5 L'INTERPORTO DI PORDENONE E LA BRETELLA SUD

Un esempio molto significativo, di particolare rilievo non solo urbanistico e di grande attualità è la soluzione dell'accessibilità all'area logica dell' "interporto" di Pordenone destinata ad attività logistiche, commerciali e produttive, in parte già presenti nell'area stessa: si propone la realizzazione di un raccordo autostradale diretto tra l'A28 e l'abitato di Pordenone. L'opera comprende un sottopasso al tracciato ferroviario ed il potenziamento dell'accessibilità diretta all' "interporto" da tale bretella e l'ampliamento dello scalo merci ferroviario posto a lato del tracciato ferroviario ed all'interno dell'area logica, per adeguarlo ad accogliere convogli di lunghezza adeguata. Tale intervento contribuisce ad inserire maggiormente Pordenone nel sistema intermodale regionale ed al contempo contribuisce a contenere

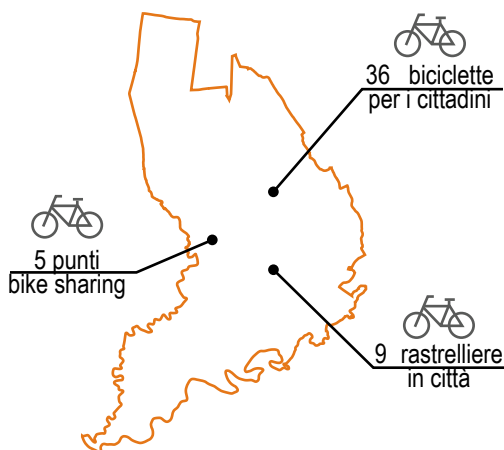
il numero dei Tir in movimento, rendendo più “green” la circolazione delle merci.

8.6 LE INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ LOCALE SOSTENIBILE IN PORDENONE

Dalla sintetica lettura del territorio sopra riportata emerge che il ruolo territoriale di Pordenone presenta notevoli fattori di sviluppo e possa essere in potenziale crescita nell’ottica dello sviluppo più recente del sistema infrastrutturale della mobilità ai vari livelli territoriali che si sono individuati nello specifico. Le potenzialità e le problematiche che ne derivano a livello settoriale saranno oggetto di approfondimento per favorire la crescita nel tempo del ruolo territoriale che Pordenone intende assumere e confermare nel tempo, quale polarità di riferimento attiva ed attrattiva in quanto riconosciuta anche a livello europeo promotrice di crescita sociale, economica ed ambientale a livello interregionale ed internazionale.

A livello locale le analisi dello stato di fatto come le strategie e gli scenari che ne derivano in rapporto col sistema infrastrutturale dell’insediamento urbano di Pordenone saranno sviluppate all’interno della programmazione urbanistica del nuovo PRGC in armonia con i contenuti del Piano della Mobilità Sostenibile.

Analogamente le proposte contenute negli atti di pianificazione territoriale e quelle del Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale, di recente approvazione, nonché altri studi di settore a livello comunale e sovra comunale, di recente elaborazione, saranno vagliati anche in funzione delle utilità connesse alla mobilità in relazione alla struttura del sistema insediativo ed alla qualità di vita a livello locale, con particolare attenzione alle ricadute nel sistema dei servizi pubblici e nel sistema produttivo.



4. Servizio di trasporto bike sharing Pordenone
fonte: Comune di Pordenone

8.7 IL SISTEMA DEI PARCHEGGI

Una delle priorità per l’azione amministrativa è rappresentata dalla gestione della sosta nell’area centrale del territorio comunale, alla luce sia di esigenze oggettive derivanti dagli squilibri tra domanda e offerta (limitati spazi a fronte di molti e diversificati potenziali utenti) sia in relazione alla necessità di armonizzare le scelte in materia di parcheggi con le scelte complessive della politica per la mobilità urbana, in particolare per quanto attiene alla gestione del traffico automobilistico ed al contenimento dei suoi impatti.

La società G.S.M, partecipata del Comune, si occupa della gestione dell’intero sistema comunale della sosta a pagamento, che include tutti gli stalli blu su strada e quelli disponibili nelle strutture in sede propria. Alla fine del 2009 le strutture collocate al perimetro dell’anello circolatorio detto “Ring” sono ulteriormente incrementate con l’apertura del parcheggio denominato “Corte del Bosco”. Tra il 2006 e il 2010 si registra un incremento dell’offerta di sosta a pagamento pari a oltre il 54%.



5. Sistema dei parcheggi nel Comune di Pordenone
fonte: Comune di Pordenone

8.8 LA RETE DELLA MOBILITA' PUBBLICA

Nella consapevolezza della necessità di una completa revisione e ristrutturazione del servizio, è stato istituito un “tavolo” con la Provincia di Pordenone, per la revisione del sistema di trasporto urbano nell'area del conurbamento, al fine di creare un collegamento più rapido tra i punti strategici.

In particolare, la revisione prevede l'incremento della frequenza degli autobus attraverso l'utilizzo di linee urbane più snelle, collegate con una linea circolare ad alta frequenza che connette i parcheggi esterni della città, da nord a sud, con gli uffici, i servizi e le aree intermodali quali la stazione ferroviaria e la stazione delle autocorriere. Nel settembre 2013 son state ristrutturate alcune linee di TPL urbano per garantire un miglior collegamento tra i quartieri più periferici e i servizi centrali della città come ad esempio l'ospedale cittadino.

IL SISTEMA DELLA MOBILITA' ANALISI SWOT	
PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
- il completamento della connessione A28-A27 ha ridotto la distanza di Pordenone con l'area veneta - Pordenone, considerata la sua posizione geografica è la porta per i territori europei - La presenza del polo intermodale potrebbe aprire ai mercati logistici europei	- viabilità urbana basata sulla SS13, strada secante rispetto allo sviluppo della conurbazione che non consente una distribuzione omogenea del traffico verso il centro - rete del trasporto pubblico locale poco capillare - rete ciclabile incompleta
OPPORTUNITA'	CRITICITA'
- potenzialità di crescita della realtà pordenonese ai diversi livelli territoriali come polarità di riferimento a livello interregionale ed internazionale - vicinanza con il nuovo corridoio V	- Pordenone è attraversata da una serie di infrastrutture di carattere sovralocale che non consente uno sviluppo coerente della città

9

IL SISTEMA DEI LUOGHI CENTRALI

La capacità attrattiva della città

Le città del nord Italia, dagli anni '60 ad oggi hanno registrato in generale un calo della popolazione dei capoluoghi a fronte di un forte aumento della popolazione residente nei comuni di cintura. La forte crescita demografica, dunque, si è nel tempo trasferita dai capoluoghi ai centri minori e, nello specifico, ai comuni di cintura dei capoluoghi, a conferma comunque di una perdurante forza di attrattiva delle città soprattutto come sede dei servizi di scala sovralocale.

Tuttavia, a ben guardare, non si può risolvere questo processo come una perdita di attrattività delle polarità principali. Si tratta piuttosto dell'effetto combinato di più fattori, tra i quali processi di rendita immobiliare dei centri maggiori, la mancanza di adeguate politiche abitative da parte dei centri maggiori, i cambiamenti nelle preferenze abitative anche in relazione alla diminuzione della qualità della vita dei capoluoghi.

Anche Pordenone vive la situazione sopra delineata, tuttavia il tessuto urbano pordenonese nel corso della sua stratificazione temporale ha saputo generare una rete di spazi pubblici e luoghi centrali che oggi demarcano la vita urbana della città.

Pordenone è il polo attrattore di un sistema più vasto di reti e relazioni ed in questo senso la presenza di numerosi servizi con bacino sovralocale attrae quotidianamente flussi verso la città che nel contempo offre una rete di spazi pubblici e luoghi centrali che qualificano l'offerta urbana rendendola maggiormente attrattiva. Da questo punto di vista Pordenone organizza annualmente numerosi eventi culturali e di intrattenimento

Tavole di riferimento

DS 05 *Carta dei caratteri identitari , morfologici,
ambientali, socioculturali*

che identificano la città come polo attrattore rispetto al sistema urbano legato ai comuni di cintura.

9.1 IL COMMERCIO E LA SUA FUNZIONE ATTRATTIVA

La funzione commerciale per le città ha rappresentato sempre un fattore attrattivo modificando nel tempo la rete degli spazi urbani favorendo la creazione di spazi di relazione e scambio economico e culturale.

Oggi la programmazione degli insediamenti commerciali a Pordenone è strettamente legata ad una prospettiva di sviluppo urbano e di riqualificazione del territorio.

Lo sviluppo delle infrastrutture per la mobilità negli ultimi decenni ha determinato lo spostamento dei principali luoghi di acquisto dal centro alla periferia.

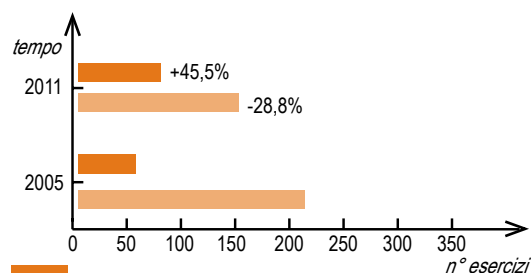
I poli commerciali di maggiore attrazione della città sono posizionati al di fuori del centro storico, in particolare lungo la strada statale 13 Pontebbana, che si configura come un rilevante asse commerciale assumendo il ruolo di strada mercato della città.

Attualmente il centro storico di Pordenone ha un bacino d'utenza che è definito in un'ottica di area metropolitana ed in tal senso svolge un ruolo attrattore rispetto al suo contesto, tuttavia non esiste ancora una integrazione tra modelli della grande distribuzione tipica delle aree esterne e i modelli dei piccoli esercizi commerciali del centro. In questo senso le aree in disuso dei tessuti edificati potrebbero favorire questo tipo di integrazione anche attraverso interventi di disegno della viabilità e della mobilità urbana favorendo l'integrazione dei due modelli in una visione di recupero delle volumetrie in disuso.

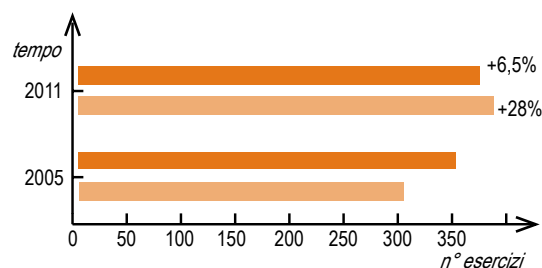
Questo determinerebbe effetti di ulteriore rafforzamento della capacità attrattiva del centro storico, a vantaggio anche del commercio tradizionale. La programmazione delle grandi superfici commerciali richiede una pianificazione in un'ottica di area urbana/metropolitana e quindi necessariamente sovracomunale. Le opportunità di sviluppo futuro del commercio tradizionale si legano al recupero della dimensione urbana del periurbano: la programmazione di un sistema di viabilità e mobilità ed un processo di disegno urbano possono risultare funzionali a mettere in relazione la residenza con la funzione commerciale di vicinato.

IL SISTEMA DEI LUOGHI CENTRALI ANALISI SWOT

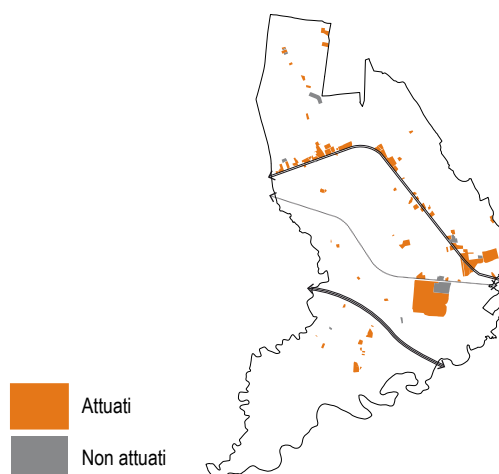
PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
- rete di spazi pubblici consolidata nel tempo - polo attrattore di un sistema più vasto di reti e relazioni - numerosi servizi con bacino di utenza sovralocale	- spostamento dei principali luoghi commerciali in periferia, sulla SS13 Pontebbana - assenza di un modello di integrazione tra modelli della grande distribuzione, tipica delle aree esterne, e modelli dei piccoli esercizi commerciali del centro
OPPORTUNITA'	CRITICITA'
- numerosi eventi culturali e d'intrattenimento che identificano la città come polo attrattore - disegno della viabilità tale da connettere sistemi di grande- piccola distribuzione	- la pianificazione della grande distribuzione richiede una pianificazione sovracomunale



1. Settore alimentare_Numero esercizi commerciali
Fonte: Relazione tecnica Pisu_ Comune di Pordenone



2. Settore non alimentare_Numero esercizi commerciali
Fonte: Relazione tecnica Pisu_ Comune di Pordenone



3. Piani attuativi su aree commerciali previsti dal PRG vigente
fonte: Comune di Pordenone

10

IL SISTEMA DEI SERVIZI PUBBLICI

I servizi della città di Pordenone

Il territorio pordenonese nel suo complesso ha una buona dotazione di aree a standard urbanistico destinate a verde e servizi che negli anni ha evidenziato un trend di crescita notevole infatti la situazione patrimoniale al 2001 era di 2.256.895 m² che nel 2010 è diventata di 2.930.417 m² con un incremento di circa 673.522 m².

Le aree a standard verificate con la Variante 77 corrispondono ad un totale pro capite di 45,2 m² per abitante a fronte di uno standard minimo: 28 m² per abitante stabilito dalla normativa di settore.

Servizi e attrezzature collettive

- Aree a verde, sport, spettacoli all'aperto: 24 m²/ abitante (min. 15,0 m²/ab)
- Aree per il culto, la vita associativa, la cultura: 6 m²/ abitante (min. 3,0 m²/ ab)
- Aree per l'assistenza e la sanità: 3,4 m²/ abitante (min. 3,0 m²/ab)
- Aree per l'istruzione: 4,4 m²/ abitante (min. 3,5 m²/ab)
- Aree per Parcheggi: 7,4 m²/ abitante (min. 3,5 m²/ab)

Nonostante una buona disponibilità di aree pubbliche utilizzate e da utilizzare per la localizzazione dei servizi, la situazione sociale di Pordenone si è fortemente modificata negli ultimi anni ed attualmente è connotata da elementi di alta complessità e frammentazione.

Tavole di riferimento

DS 05 *Carta dei caratteri identitari , morfologici, ambientali, socioculturali*

DS 08 *Tavola delle previsioni urbanistiche*

Pordenone sta vivendo un periodo di transizione sempre più orientato verso la composizione di una società multietnica e più anziana, in cui si è venuta a creare una progressiva contrazione della famiglia che ha comportato una crescente difficoltà a gestire e a superare i problemi che possono emergere nelle diverse tappe di una persona (disoccupazione, cura e assistenza di persone non autosufficienti, educazione dei figli, solitudine...). Inoltre, sono spesso presenti situazioni di nuclei con reti di sostegno sfilacciate e poco presenti; nuclei monoparentali (in particolare donne sole con figli) e quindi monoreddito, in cui si vengono a sommare le difficoltà a gestire la famiglia e le esigenze di cura dei figli o altri familiari.

Ciò ha comportato negli anni, in modo particolare per i Servizi Sociali, un cambiamento nella tipologia e nella complessità della domanda di servizi a cui l'Amministrazione comunale sta cercando di dare una risposta soprattutto di livello qualitativo e di vicinanza al disagio.

In questo senso il Comune di Pordenone è uno dei partner della rete europea Reves nel progetto dal titolo "TQS in SSGI – Territorial Quality Standards in Social Services of General Interest" (Standard territoriali di qualità nei servizi sociali di interesse generale) presentato alla Commissione Europea a seguito del bando VP/2008/004.

La Commissione Europea ha approvato il progetto, ammettendolo al finanziamento, e in data 2.12.2008 Reves, in qualità di leader progettuale, ha sottoscritto l'accordo n. VS/2008/0589 con detta Commissione – DG Employment, social affairs and equal opportunities.

L'obiettivo principale del progetto è di sviluppare meccanismi locali per una (ri)definizione e una misurazione partecipata di standard locali di qualità che corrispondano ai bisogni del territorio sulla base dell'orientamento dato dagli utilizzatori dei servizi, e da tutti quegli stakeholders che sono espressione della comunità locale.

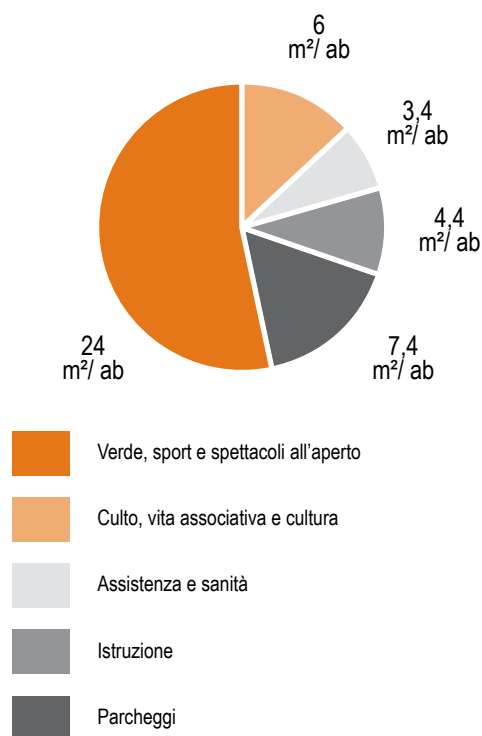
10.1 SERVIZI CULTURALI E POTENZIALITÀ DI CRESCITA

La coniugazione del binomio cultura e città rappresenta per Pordenone una scelta strategica, sostenuta tanto per soddisfare la crescente domanda interna di cultura, che per promuovere lo sviluppo del Comune creando occasioni di crescita. Lo sviluppo e la gestione della rete dei "saperi" costituisce infatti un fattore determinante per conciliare l'obiettivo del mantenimento dell'alta dinamicità economica e produttiva che contraddistingue la città con l'innalzamento della sua qualità della vita.

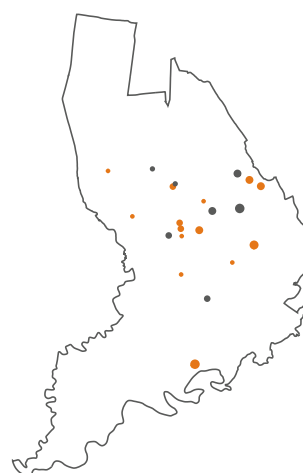
All'interno del termine "patrimonio culturale" della città sono contenute più accezioni che vanno dai musei alle chiese, alla sempre più importante Università, dal teatro Verdi e alle numerosissime manifestazioni (di ogni tipo) che in diversi periodi dell'anno animano la città.

Misura di questo rinnovato interesse è il continuo incremento nel numero di frequentatori e che, dati alla mano, gratifica quanto è stato fino ad oggi effettuato (anche in termini di investimenti e gestione). Un ulteriore loro potenziamento non potrà che quindi giovare al raggiungimento dell'obiettivo di consentire alla città di innalzare il suo livello della "rete dei saperi" e parallelamente contribuire ad incrementare la competitività del tessuto economico locale (vedi sviluppo di tutto l'indotto turistico).

45,2 m²
PRO CAPITE DI SERVIZI

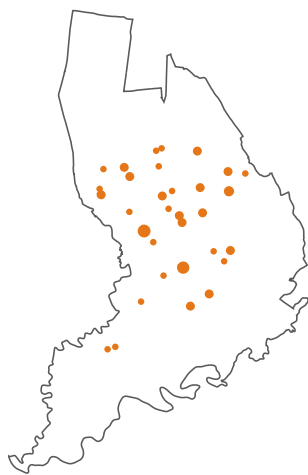


1. Variante 77 _ Standard urbanistici (m²/abitante)
tot: 45,2 m²/ab



● cultura
● assistenza

2. Cultura e Assistenza _ distribuzione dei servizi sul territorio
fonte: Comune di Pordenone



● istruzione

3. Istruzione_ distribuzione dei servizi sul territorio
 fonte: Comune di Pordenone

10.2 SERVIZI SCOLASTICI E UNIVERSITARI

L'Amministrazione mira al potenziamento del ruolo del Consorzio universitario in un'ottica di integrazione del sistema scolastico formativo e dell'Università nella rete delle politiche culturali, sia dal punto di vista della diffusione che dal punto di vista della produzione.

Obiettivi

Offrire al territorio pordenonese l'opportunità di avere corsi di studio universitario su aree rilevanti, in relazione alle specificità culturali ed economiche del territorio, nell'ottica di contribuire al suo sviluppo.

Consorzio Universitario di Pordenone

Il Consorzio Universitario di Pordenone è stato istituito nel 1992 con l'obiettivo di garantire alla città la presenza di corsi di livello universitario, offrendo questa opportunità in primo luogo agli studenti che, a vario titolo, erano impossibilitati ad un trasferimento di sede.

1.477 studenti iscritti nel 2010/2011 in calo del 2,3% sul 2009 e 315 laureati all'anno forniscono un parametro oggettivo delle dimensioni degli studi universitari in Città.

10.3 LE ATTREZZATURE SPORTIVE

Associazioni sportive

In totale risultano essere 47 gli impianti sportivi curati dal Comune di Pordenone di cui 37 sono di proprietà e sono gestiti in convenzione con 38 associazioni sportive. Gli impianti sono stati frequentati in media da 165 persone al giorno, di cui 100 per attività sportiva e 65 per attività scolastica. Oltre 6.000 persone (tra attività scolastica e sportiva) frequentano in media giornalmente gli impianti sportivi.

Offrire ai cittadini l'opportunità di praticare sport significa soprattutto creare occasioni per socializzare e per migliorare la propria qualità della vita. Proprio per questo motivo gli sforzi dell'Amministrazione non si sono focalizzati solo sugli sport più diffusi: tutte le discipline sono state ugualmente supportate, al fine di ampliare il più possibile la gamma di scelta dei cittadini. Infatti, dai dati del CONI, emerge che, su un totale di 127 discipline sportive riconosciute, a Pordenone nel 2010 se ne praticano 53, pari al 42%. In generale, si è puntato ad incentivare il rapporto tra sport e mondo scolastico, sono state destinate risorse al miglioramento degli impianti ed al supporto delle società e delle associazioni sportive.

La situazione della disabilità

Il campo della disabilità è uno dei più particolari nell'ambito del sociale, dove alle disabilità di ordine genetico e fisiologico si sommano nuove forme di disabilità conseguenti a traumi generici e a incidenti stradali. A queste si aggiungono, con un peso secondario, le disabilità gravi determinate da incidenti sul lavoro. Il fenomeno dell'handicap non è dunque limitato a problemi di ordine fisiologico e genetico, ma assume una valenza sociale generale di più estese dimensioni.

10.4 I PARCHI E GLI SPAZI VERDI

“Pordenone città verde”. La città vanta il primato come capoluogo della regione FVG e il quarto posto in Italia, con il maggior rapporto di verde pubblico per residente, 150 m² nel 2009, (m² verde pubblico/residenti) come risulta dall'indagine curata da Lega Ambiente/Istat.

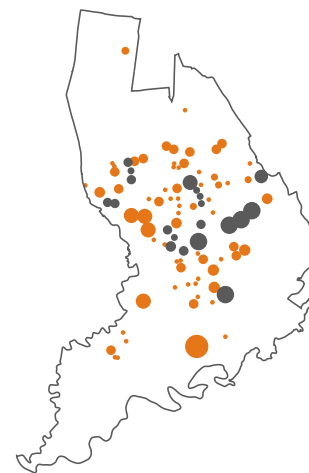
Il fiume Noncello, il fiume Meduna e il sistema idrografico minore, costituiscono un “unicum” per preservare la biodiversità di un esteso ecosistema assicurando ai cittadini un'adeguata disponibilità e fruibilità delle aree verdi urbane.

I parchi urbani che connotano il territorio comunale, in particolare quello maggiormente denso, stanno assumendo oggi un'importanza sempre maggiore per la vita urbana della città. Infatti la qualità molto elevata del verde urbano permette una estesa fruibilità da parte dei cittadini pordenonesi.

L'uso di questi spazi sta assumendo un carattere sempre più variegato e multiforme non soltanto attraverso una funzione esclusivamente ambientale ma anche con una funzione di carattere ludico e ricreativa dove i cittadini possono esprimersi anche in forma composita attraverso la fitta rete di associazioni legate al terzo settore.

Pordenone oltre che dai grandi parchi come ad esempio quello del San Valentino o del Noncello è caratterizzata anche dalla presenza di numerosi spazi residuali, di dimensioni più ridotte sparsi per la città che potrebbero rappresentare uno dei più importanti potenziali per incrementare la qualità urbana. In questo senso il nuovo PRGC sarà chiamato a misurarsi con questa realtà e potrà favorire la costruzione di una relazione di prossimità tra le abitazioni e gli spazi verdi vicini. Questi ultimi potrebbero avere una gestione diretta da parte dei cittadini utilizzando la “Convenzione Tipo” già promossa dal Comune di Pordenone.

In sintesi lo sviluppo del sistema del verde di Pordenone sarà fortemente legato al riuso delle aree interstiziali del tessuto edificato che oggi non hanno una funzione collettiva e sono percepite dalla città come un problema anziché come una risorsa per lo sviluppo della rete degli spazi verdi e collettivi.



● verde attrezzato/
sportivo
● parchi

4. Verde attrezzato/ sportivo e parchi_distribuzione sul territorio
fonte: Comune di Pordenone

IL SISTEMA DEI SERVIZI PUBBLICI ANALISI SWOT

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
- buona dotazione di aree a standard urbanistico (totale procapite: 45,2 m²) - partner della rete europea Reves nel progetto “TQS in SSGI – Territorial Quality Standards in Social Services of General Interest” per una ridefinizione e misurazione partecipata di standard locali di qualità	- servizi distribuiti in modo disomogeneo sul territorio - servizi di attrazione alla scala sovralocale che generano puntualmente forti concentrazioni di traffico
OPPORTUNITA'	CRITICITA'
- scelta strategica dell'amministrazione di puntare sulla gestione della “rete dei saperi” e del binomio cultura/città - centralità dei bambini all'interno delle politiche dell'Amministrazione con “Pordenone città educativa”	- assenza di un disegno funzionale sovracomunale per la localizzazione dei servizi di area sovralocale - assenza di un piano dei servizi per una gestione integrata

11

IL SISTEMA DELL'ABITARE

La casa e le politiche abitative

Anche per Pordenone, rispetto al tema abitativo, è importante evidenziare che la perdita di attrattività della città capoluogo è principalmente dovuta da un lato ad una rigidità dei prezzi nella città e dall'altro ad una offerta qualitativa del contesto urbano più limitata rispetto ai comuni di cintura. Tale fenomeno è evidente nella popolazione giovane della città che ritiene maggiormente qualitativo vivere fuori dal contesto urbano anche a costo di doversi spostare quotidianamente nel centro urbano. Ciò determina a Pordenone il fenomeno degli alloggi sfitti o vuoti che si stimano in circa 650 unità immobiliari.

Particolare rilevanza in questo senso assume la crescita della città come organismo dinamico composto da parti anche molto differenti tra loro che nel tempo si sono stratificate in diversi casi con una elevata specializzazione funzionale. In questi casi la tipologia edilizia ha caratterizzato e "condizionato" lo sviluppo del sistema urbano nel suo complesso; a Pordenone si possono leggere i seguenti tessuti urbani:

- Tessuto urbano compatto caratterizzato da una densità medio alta e una evidente compressione degli spazi pubblici;
- tessuto urbano unitario individuato da interventi di carattere prevalentemente monofunzionale e con un disegno riconoscibile
- tessuto urbano ad alta densità caratterizzato da interventi relativamente recenti con una densità volumetrica elevata
- tessuto di bassa densità (città diffusa) connotato da case mono o bi-familiari che generano il fenomeno dello sprawl urbano

Tavole di riferimento

DS 04 *Tavola del sistema insediativo*

- tessuto urbano misto residenziale-artigianale caratterizzato da una funzione residenziale prevalente in cui si inseriscono edifici di medie dimensioni con destinazione artigianale.

11.1 LO STATO ATTUALE

Secondo i dati dell'Osservatorio Politiche Abitative della Provincia di Pordenone, oggi nel pordenonese il patrimonio abitativo con più di 30 anni è quello prevalente.

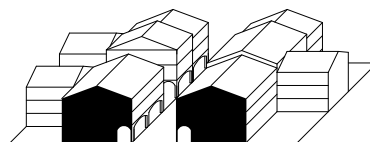
In particolare l'urbanizzato nel pordenonese è cresciuto molto negli ultimi 50 anni e la crescita delle abitazioni è stata nel tempo superiore a quella delle famiglie.

Oggi il patrimonio abitativo inutilizzato è rilevante ed in particolare nell'ultimo decennio sono state costruite abitazioni in eccesso rispetto alle esigenze della domanda il cui effetto ha generato il problema della sovrapproduzione edilizia.

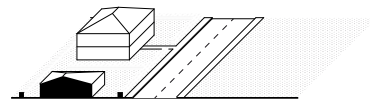
L'incidenza degli alloggi pubblici ATER sul totale delle abitazioni è molto limitata e pari a circa il 2,5% su base provinciale.

L'housing sociale può giocare un ruolo importante in una prospettiva futura, anche in funzione delle mutate disponibilità economiche della domanda, quale vettore per realizzare processi di riqualificazione urbana.

L'offerta di patrimonio abitativo disponibile dovrebbe essere valutata ad una scala sovracomunale e favorire la diffusione ad esempio interventi di qualificazione energetica per contrastare l'accelerazione della vetustà del patrimonio abitativo anche per effetto dei nuovi standard di valutazione degli immobili.



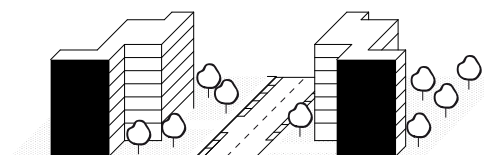
Tessuto ad alta densità di matrice storica
3-4 piani fuori terra



Tessuto rado a prevalenza di edifici isolati mono e bifamiliari
1-2 piani fuori terra



Tessuto a prevalenza di edifici plurifamiliari isolati
3-5 piani fuori terra



Tessuto ad alta densità e ad impianto unitario
6/8 piani fuori terra

1. Tipologie abitative del territorio pordenonese

11.2 IL PIANO DI ZONA PER L'EDILIZIA ECONOMICA E POPOLARE

Il Piano di Zona per l'Edilizia Economica e Popolare approvato nel 1962 comprendeva 6 diverse zone per una superficie di circa m² 364.760, di cui m² 232.830 da destinare alla costruzione di alloggi.

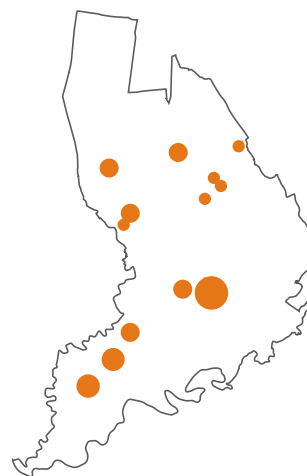
Le zone erano quindi suddivise in ambiti specifici che identificavano le diverse categorie di soggetti attuatori (Enti Pubblici, Cooperative, Imprese, Privati).

Nello specifico le zone erano così localizzate:

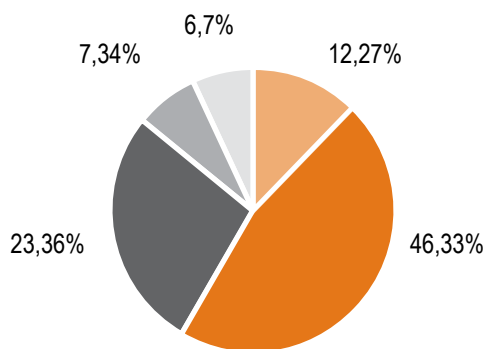
- Vallenoncello "A" – "B" – "C";
- Villanova;
- Via Nuova di Corva – San Gregorio;
- Via Cappuccini;
- Via San Quirino;
- Via Stradelle – Via Borgo Casoni.

Il Piano veniva integrato una prima volta con la Zona di via Mameli – Libertà e, successivamente, mediante una revisione generale, con l'individuazione della zona di via San Vito, rispettivamente con D.C.C. nn. 986 del 28.07.1975 e n. 398 del 30.11.1976.

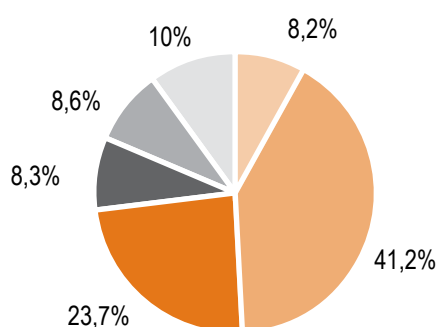
Successive varianti alla zonizzazione, con l'ampliamento/riduzione di parti non significative di aree, la modifica della normativa di Piano



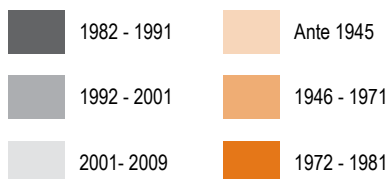
2. Edilizia economica popolare
fonte: Comune di Pordenone



3. Vetustà del patrimonio edilizio pubblico del Comune di Pordenone



4. Vetustà del patrimonio edilizio privato del Comune di Pordenone



e degli ambiti specifici, hanno determinato una situazione diversa, seppur non sostanziale, rispetto alla originaria adozione; si ritiene opportuno segnalare anche la mancata attuazione di parti di aree sia per motivi contingenti riferiti a particolarità specifiche, sia per caratteristiche specifiche di singole aree. Risulta significativa, al proposito la situazione della zona di Vallenoncello "A" che, a seguito dell'evento alluvionale del Novembre 1966 non è stata più ritenuta idonea per interventi di edilizia residenziale pubblica e quindi non è stata oggetto di interventi edilizi/ urbanistici.

Altre zone, per diversi motivi, hanno visto modificare, anche in maniera significativa, le originarie previsioni. L'efficacia del Piano di Zona 167/62 veniva meno in data 5 Luglio 1984, ai sensi del 1° comma dell'art. 9 della Legge medesima, che fissava in dieci anni la validità di tali Piani, successivamente prorogata fino a 18 anni. In seguito alla sopravvenuta decadenza il Comune, in applicazione dell'art. 17 della L. 1150/42, provvedeva ad una nuova pianificazione delle aree in argomento mediante l'adozione della Variante n. 1 alla Variante generale al P.R.G.C. di adeguamento al P.U.R.G..

La già richiamata Variante n. 1 al P.R.G.C. di adeguamento al P.U.R.G., nel ridefinire la pianificazione delle varie zone ha confermato lo stato di attuazione sopra riportato attribuendo alle parti residue non attuate destinazioni ed indici di edificabilità congrui rispetto alle aree contermini attribuendo all'interno delle aree già edificate un franco sufficiente a garantire adeguamenti per chiusure di terrazzini, costruzioni di garages, ecc..

11.3 ADEGUAMENTO ANTISISMICO DEL PATRIMONIO EDILIZIO ESISTENTE

A seguito dell'entrata in vigore delle nuove norme antisismiche a livello nazionale (D.M. 14/01/2008) e, considerato che la maggior parte del patrimonio edilizio di Pordenone risulta costruito tra gli anni '60 e gli anni '90, il nuovo PRGC sarà chiamato a proporre strategie di adeguamento ed eventuali misure di incentivazione per la messa in sicurezza degli edifici esistenti.

IL SISTEMA DELL'ABITARE ANALISI SWOT	
PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
- domanda abitativa per il rientro dei residenti nelle aree più centrali maggiormente servite dalle attrezzature collettive - ripresa dell'ondata migratoria di lavoratori stranieri	- domanda abitativa per il rientro dei residenti nelle aree più centrali maggiormente servite dalle attrezzature collettive - ripresa dell'ondata migratoria di lavoratori stranieri
OPPORTUNITA'	CRITICITA'
- incentivi statali per la riqualificazione energetica - nuovi piani di social housing sfruttando il patrimonio inutilizzato	- crisi economica condiziona il mercato immobiliare - progressiva dismissione degli edifici residenziali a causa della loro vetustà

12

IL SISTEMA DELLA PRODUZIONE

Il sistema produttivo della città di Pordenone

La provincia di Pordenone fa parte del “Club dei 15”, le province più industrializzate d'Italia. All'interno di questo gruppo è tra le prime in termini di incidenza dell'export.

Il sistema pordenonese mostra una vocazione manifatturiera, pur nell'ambito di una costante riduzione degli addetti nell'industria e di una crescita in quello dei servizi, ma con evidenti fenomeni di deindustrializzazione, che stanno interessando i comparti più importanti del tessuto produttivo pordenonese.

Il Comune di Pordenone si caratterizza per una vocazione terziaria. L'andamento positivo di imprese e addetti dell'ultimo ventennio sconta però differenze settoriali: l'industria sta lentamente intraprendendo un percorso di concentrazione e specializzazione; mentre i servizi hanno segnato quasi sempre un andamento positivo, tranne nel periodo di crisi. Uno degli esiti dei decenni di forte sviluppo economico è stata la realizzazione di molte aree industriali.

Anche nel pordenonese, pur se in modo meno marcato rispetto ad altri contesti, la programmazione delle aree industriali è avvenuta a scala prevalentemente comunale, causandone alcune problematiche, come la frammentazione del sistema, l'inadeguata collocazione delle aree industriali rispetto all'assetto viario e la difficoltà di garantire alle imprese insediate adeguati servizi complementari.

La crisi degli ultimi anni, i cambiamenti del sistema economico-produttivo ed il nuovo contesto competitivo globale hanno determinato l'inutilizzo di volumetrie non appetibili per il mercato in relazione alla perdita di

Tavole di riferimento

DS 04 *Tavola del sistema insediativo*

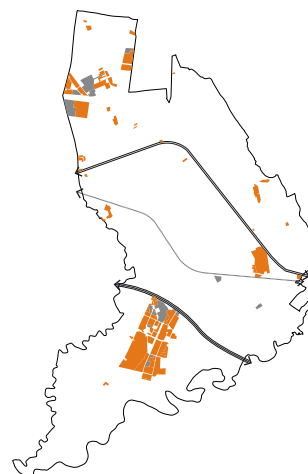
valore strategico delle aree in cui sono collocate (aree troppo piccole, non ampliabili, decentrate, posizionate all'interno di contesti urbani).

La domanda di edifici per le attività produttive ha subito un grosso rallentamento a causa della crisi economica che da un lato ha provocando un processo di trasferimento delle imprese all'estero e dall'altro ha ridotto notevolmente il mercato locale.

Pertanto la progettazione di aree produttive, logistiche e terziarie deve tenere conto del quadro economico generale che molto spesso porta alla costruzione di grandi superfici coperte in assenza di un mercato vigoroso. Ciò comporta un grande consumo di suolo in assenza di una domanda specifica.

Un elemento significativo da rilevare è la disponibilità di ampi spazi liberati dalle mutate esigenze dei settori e delle aziende che, non sempre sono ancora funzionali o compatibili con le nuove funzioni produttive. Da qui la necessità/opportunità di attivare processi di riutilizzo dei "vuoti urbani" attraverso rinnovamento edilizio e ridefinizione funzionale dei volumi o delle superfici, anche attraverso demolizioni.

Servizi ad alta intensità di conoscenza, logistica, informazione, connettività sono ambiti su cui puntare per incrementare produttività, rapidità, flessibilità ed accrescere il valore aggiunto intrinseco del prodotto con maggiori componenti innovative e di design, da proporre in mercati non ancora esplorati.



1. Piani attuativi su aree produttive previsti dal PRG vigente
fonte: Comune di Pordenone

4.473

IMPRESE PRESENTI SUL TERRITORIO

NEL 2012

393

ATTIVITÀ MANUFATTURIERE

fonte: CCIAA - Pordenone

IL SISTEMA DELLA PRODUZIONE ANALISI SWOT

PUNTI DI FORZA

- La provincia di Pordenone fa parte del "Club dei 15", le province più industrializzate d'Italia. All'interno di questo gruppo è tra le prime in termini di incidenza dell'export
- concentrazione e specializzazione

PUNTI DI DEBOLEZZA

- Programmazione delle aree produttive e di forte sviluppo economico a scala prevalentemente comunale con conseguente frammentazione del sistema, inadeguata collocazione delle aree industriali rispetto all'assetto viario

OPPORTUNITÀ'

- Quadro infrastrutturale che si sta componendo, identificando punti nodali in cui si stanno generando nuovi differenziali competitivi
- Attivazione di processi di riutilizzo dei "vuoti urbani" liberati dalle mutate esigenze dei settori e delle aziende, attraverso rinnovamento edilizio e ridefinizione funzionale dei volumi o delle superfici
- A livello di Area Sovralocale, si potrebbe fare riferimento astratto alle linee guida del PGT regionale, che individua alcune azioni prioritarie rispetto all'obiettivo di una crescita della competitività per migliorare la performance del sistema produttivo

CRITICITÀ'

- La crisi degli ultimi anni e la perdita progressiva del valore strategico delle aree
- Nuovo contesto competitivo globale e cambiamenti del sistema economico-produttivo

Analisi critica del territorio pordenonese

Uno degli aspetti peculiari della crisi economica che stiamo attraversando è che la sua evoluzione sembra destinata a cambiare gli equilibri e le dinamiche di crescita della città.

Anche lo sviluppo della città di Pordenone evidenzia in questo periodo un rallentamento delle trasformazioni in atto soprattutto legate alla conversione delle aree ex industriali che condizionano la rigenerazione del sistema urbano. Parallelamente nella città cresce il numero di vani vuoti e la quota di immobili invenduti che nel tempo continuano a perdere valore a causa della crisi immobiliare incidendo in modo negativo sulla qualità del contesto urbano. La variante 77 ha di fatto confermato alcuni strumenti per il recupero del tessuto edificato, le cosiddette zone B di recupero urbano e i piani di recupero, ma, ad oggi, hanno prodotto degli esiti parziali che non hanno frenato la logica espansiva della città che ad oggi prevede un potenziale consumo di suolo su aree greenfield di circa 400.000 m² pari a 4 volte l'area della fiera.

Analogamente il comune di Pordenone è il polo attrattore rispetto ai comuni limitrofi in quanto detiene al suo interno alcuni servizi di rilevanza sovralocale (ospedale, scuole superiori, università ecc...) ma di fatto si connota per un forte pendolarismo da e verso i comuni di cintura che offrono una migliore qualità dell'abitare. Da ciò ne consegue che la qualità della vita nella città non ha lo stesso potenziale attrattivo, pur avendo un'ampia disponibilità di servizi e spazi pubblici. L'amministrazione comunale sta tentando di invertire la tendenza della popolazione a spostarsi nei comuni di cintura favorendo una maggiore qualificazione

degli spazi pubblici e attivando una serie di politiche innovative per lo sviluppo sostenibile del proprio territorio come ad esempio aderendo al protocollo delle Smart Cities e della green economy.

La città di Pordenone ha un'ottima dotazione di verde pro-capite, infatti risulta essere tra le migliori città italiane da questo punto di vista, tuttavia la percezione che i cittadini hanno dei parchi, soprattutto ambientali come ad esempio quello del Noncello, è limitata e in molti casi emerge la necessità di rendere maggiormente fruibili queste aree mediante una migliore infrastrutturazione e una maggiore sensibilizzazione sui temi ambientali.

Il Testo Unico elaborato dagli uffici tecnici comunali e lo studio socio-economico condotto dalla società Tolomeo di Treviso rimarkano la necessità di una crescita più equilibrata e sostenibile del territorio pordenonese a partire dalle criticità idrogeologiche e sismiche a cui l'area di Pordenone è soggetta.

In questo senso è utile evidenziare che il comune di Pordenone ha circa il 53% del suo territorio che rientra nei vincoli del PAIL su cui si sviluppa ben il 35% del tessuto edificato. Ciò comporta che in fase di redazione del nuovo PRGC vengano sviluppate strategie per la messa in sicurezza di queste aree oltre che uno specifico percorso di sensibilizzazione della popolazione su questi temi.

L'area sovralocale pordenonese che comprende 7 comuni (Porcia, Fontanafredda, Roveredo, San Quirino, Cordenons, Zoppola e Fiume Veneto) oltre a Pordenone, potrebbe rappresentare la dimensione più adatta per condividere gli obiettivi e le azioni necessarie a prevenire i fenomeni di dissesto e di allagamento degli insediamenti tramite la elaborazione di piani e programmi trasversali alle realtà di ogni singolo Comune. L'assetto urbano sovralocale di Pordenone si configura come una massa edificata omogenea che prescinde dai confini amministrativi generando una forte continuità di sistema; rispetto a questo tema la Regione, con il proprio PGT favorisce lo sviluppo di appositi Progetti di Territorio necessari per la costruzione di un sistema policentrico regionale come schema strategico utile alla pianificazione di area vasta.

Il nuovo PRGC di Pordenone sarà chiamato a sperimentare un nuovo modo di gestire e governare il territorio da un lato mettendo in campo delle linee di indirizzo per lo sviluppo dell'area sovralocale e dall'altro adottando nuovi strumenti per uno sviluppo sostenibile del territorio pordenonese.

TEMI	PUNTI DI FORZA
IL SISTEMA TERRITORIALE	- Forte continuità del tessuto urbano con i comuni di cintura - Forte continuità dei sistemi agricoli ed ambientali alla scala sovra-locale
IL SISTEMA INSEDIATIVO	- Redazione del nuovo PRGC che ha tra i suoi obiettivi la riduzione del consumo di suolo, il potenziamento dell'agricoltura e la riqualificazione del tessuto urbano - il piano attuale ha già intrapreso il tema del recupero urbano con l'individuazione di 50 ambiti di recupero urbano - buona qualità urbana del centro storico da estendere alla città
L'ATTUAZIONE DELLA VARIANTE 77	- Il piano vigente (variante 77) ha invertito la logica espansiva del piano precedente - il piano attuale ha ridotto la capacità insediativa da 75 a 61.000 abitanti con una dotazione di aree a standard per 65.000 unità
LE POLITICHE URBANE IN CORSO	- Amministrazione Comunale molto attenta ai progetti proposti in ambito UE - Il Comune di Pordenone aderisce al protocollo Europa 2020
IL SISTEMA AMBIENTALE E AGRICOLO	- Pordenone è la 4° città italiana per verde pro-capite (circa 150m²/ab) - parchi urbani di grande valenza ambientale - la superficie agricola di Pordenone è quasi totalmente utilizzata - decisivo processo imprenditoriale di modernizzazione

PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITA'	CRITICITA'
- concentrazione dei servizi nel capoluogo - presenza di piani urbanistici tra loro incoerenti	- entrata in vigore del Piano di Governo del Territorio Regionale - elaborazione dei Progetti di Territorio da parte della Regione per la costruzione di un sistema strutturato degli insediamenti	- assenza di piani e programmi alla scala sovralocale - lo sviluppo di una città policentrica potrebbe essere ostacolato dalla centralità di Pordenone rispetto al contesto
- città cresciuta per parti con una forte specializzazione funzionale - il patrimonio immobiliare inutilizzato è in crescita - gli edifici anche di recente costruzione hanno caratteristiche energetiche e prestazionali limitate - offerta turistica sottodimensionata in termini di strutture di accoglienza	- adesione del Comune di Pordenone ai protocolli delle smartcities e della green economy per lo sviluppo sostenibile della città - manifestazioni culturali di carattere internazionale attraggono persone in periodi specifici dell'anno	- forte delocalizzazione delle imprese pordenonesi - popolazione in calo a favore dei comuni di cintura - aree edificate all'interno del perimetro del PAIL
- permangono volumetrie residue non attuate per circa 1,9 mln di m³ - molte delle espansioni previste dalla variante 77 insistono su aree greenfield	- sviluppo di una nuova cultura legata alla tutela dell'ambiente e al contenimento del consumo di suolo - revisione della legge regionale che introduce il concetto di piano strutturale e piano operativo	- forte riduzione degli investimenti immobiliari in questo periodo - pianificazione non coordinata tra i comuni di cintura
- cambiamento culturale della città sui temi della sostenibilità e dell'energia - grande attesa da parte degli attori privati sulle nuove scelte del piano in riferimento alle volumetrie non attuate	- numerosi progetti a livello europeo a cui Pordenone può aderire - la redazione dei PdT regionali potrebbe implementare lo sviluppo urbano	- progetti di trasformazione delle aree ex industriali fermi da anni - consumo di suolo in caso di realizzazione delle volumetrie residue
- assente una rete degli spazi verdi urbani - i cittadini non hanno una percezione concreta del verde urbano - non sono presenti elementi di compensazione ambientale delle infrastrutture - dato del consumo di suolo medio-alto - nel tempo si è assistito ad una progressiva diminuzione della superficie agricola - le aziende agricole differenziano poco i loro prodotti	- sviluppo di una nuova cultura legata alla tutela dell'ambiente e al contenimento del consumo di suolo - revisione della legge regionale che introduce il concetto di piano strutturale e piano operativo - modello di agricoltura multifunzionale in un contesto caratterizzato da un forte legame con la terra: peculiarità socio-culturale prima che economica. - spazio rurale che oltrepassa il concetto di spazio agricolo	- l'assenza di una pianificazione intercomunale del verde urbano non consente uno sviluppo equilibrato e coerente del sistema ambientale - applicazione effettiva del PAIL da parte dei comuni di cintura - Assenza di un coordinamento generale delle politiche agricole locali

TEMI	PUNTI DI FORZA
IL SISTEMA DELLA MOBILITA'	- il completamento della connessione A28-A27 ha ridotto la distanza di Pordenone con l'area veneta - Pordenone, considerata la sua posizione geografica è la porta per i territori europei - La presenza del polo intermodale potrebbe aprire ai mercati logistici europei
IL SISTEMA DEI LUOGHI CENTRALI	- rete di spazi pubblici consolidata nel tempo - polo attrattore di un sistema più vasto di reti e relazioni - numerosi servizi con bacino di utenza sovralocale
IL SISTEMA DEI SERVIZI PUBBLICI	- buona dotazione di aree a standard urbanistico (totale procapite: 45,2 m²) - Partner della rete europea Reves nel progetto "TQS in SSGI – Territorial Quality Standards in Social Services of General Interest" per una ridefinizione e misurazione partecipata di standard locali di qualità
IL SISTEMA DELL'ABITARE	- domanda abitativa per il rientro dei residenti nelle aree più centrali maggiormente servite dalle attrezzature collettive - ripresa dell'ondata migratoria di lavoratori stranieri
IL SISTEMA DELLA PRODUZIONE	- La provincia di Pordenone fa parte del "Club dei 15", le province più industrializzate d'Italia. All'interno di questo gruppo è tra le prime in termini di incidenza dell'export - concentrazione e specializzazione

PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITA'	CRITICITA'
- viabilità urbana basata sulla SS13, strada secante rispetto allo sviluppo della conurbazione che non consente una distribuzione omogenea del traffico verso il centro - rete del trasporto pubblico locale poco capillare - rete ciclabile incompleta	- potenzialità di crescita della realtà pordenonese ai diversi livelli territoriali come polarità di riferimento a livello interregionale ed internazionale - vicinanza con il nuovo corridoio V	- Pordenone è attraversata da una serie di infrastrutture di carattere sovralocale che non consente uno sviluppo coerente della città
- spostamento dei principali luoghi commerciali in periferia, sulla SS13 Pontebana - assenza di un modello di integrazione tra modelli della grande distribuzione, tipica delle aree esterne, e modelli dei piccoli esercizi commerciali del centro	- numerosi eventi culturali e d'intrattenimento che identificano la città come polo attrattore - disegno della viabilità tale da connettere sistemi di grande- piccola distribuzione	- la pianificazione della grande distribuzione richiede una pianificazione sovracomunale
- servizi distribuiti in modo disomogeneo sul territorio - servizi di attrazione alla scala sovralocale che generano puntualmente forti concentrazioni di traffico	- Scelta strategica dell'amministrazione di puntare sulla gestione della "rete dei saperi" e del binomio cultura/città - Centralità dei bambini all'interno delle politiche dell'Amministrazione con "Pordenone città educativa"	- assenza di un disegno funzionale sovracomunale per la localizzazione dei servizi di area sovralocale - assenza di un piano dei servizi per una gestione integrata
- Il patrimonio abitativo prevalente nel pordenonese è vetusto - La quota di alloggi inutilizzati è ad oggi rilevante	- Incentivi statali per la riqualificazione energetica - Nuovi piani di social housing sfruttando il patrimonio inutilizzato	- Crisi economica condiziona il mercato immobiliare - progressiva dismissione degli edifici residenziali a causa della loro vetustà
- Programmazione delle aree produttive e di forte sviluppo economico a scala prevalentemente comunale con conseguente frammentazione del sistema, inadeguata collocazione delle aree industriali rispetto all'assetto viario.	- Quadro infrastrutturale che si sta componendo, identificando punti nodali in cui si stanno generando nuovi differenziali competitivi -Attivazione di processi di riutilizzo dei "vuoti urbani" liberati dalle mutate esigenze dei settori e delle aziende, attraverso rinnovamento edilizio - azioni prioritarie previste dal PGT regionale rispetto all'obiettivo di una crescita della competitività	- La crisi degli ultimi anni e la perdita progressiva del valore strategico delle aree - Nuovo contesto competitivo globale e cambiamenti del sistema economico-produttivo

PARTE II

INDIRIZZI PER L'ELABORAZIONE
DI SCENARI PROGETTUALI

14

STRATEGIE PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

Le strategie e gli scenari per lo sviluppo della città

Il capitolato speciale d'appalto prevede la soluzione proposta prevede la predisposizione di un progetto preliminare che contenga, per gli aspetti più problematici, molteplici scenari da presentare alla discussione pubblica.

Questa peraltro è la soluzione che le linee guida sulla VAS da sempre privilegiano ma che, di solito, viene svolta in maniera molto formale esclusivamente all'interno del Rapporto Ambientale.

Proporre scenari alternativi come uno degli elementi principali del progetto preliminare consentirebbe di esplicitare fino in fondo i ragionamenti progettuali e rendere pubblici i vantaggi e gli svantaggi delle varie soluzioni.

Tenendo conto delle varie considerazioni che sono emerse nel corso del processo partecipativo di "Pordenone più Facile" la proposta progettuale iniziale potrebbe contenere una serie di proposte strutturate rispetto ai temi che sembrano condivisi e consolidati quali ad esempio il rafforzamento del sistema dei servizi, l'integrazione alla scala sovracomunale e l'attenzione agli aspetti ambientali.

L'utilizzo degli scenari come strumento per l'approfondimento e la verifica dei temi territoriali più rilevanti, orienterà il processo di costruzione del nuovo PRGC, favorendo uno sviluppo sostenibile della città con particolare attenzione ai temi del consumo di suolo, degli ecosystem services e al riuso del patrimonio edilizio esistente.

L'elaborazione degli scenari consentirà di ottenere una visione strategica

sulla crescita della città e sulla rigenerazione di alcune sue parti.
 Gli obiettivi strategici del Piano potranno essere raggiunti attraverso scenari alternativi di trasformazione della città.
 I temi che comporranno questi scenari sono:

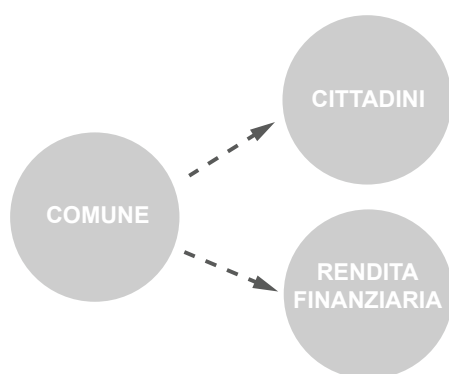
- il consumo di suolo;
- il rilancio dei processi di riqualificazione urbana;
- la sostenibilità degli interventi;
- la fattibilità degli interventi proposti in relazione alla crisi ed alle criticità del sistema economico locale.

14.1 SOVRAPPRODUZIONE EDILIZIA

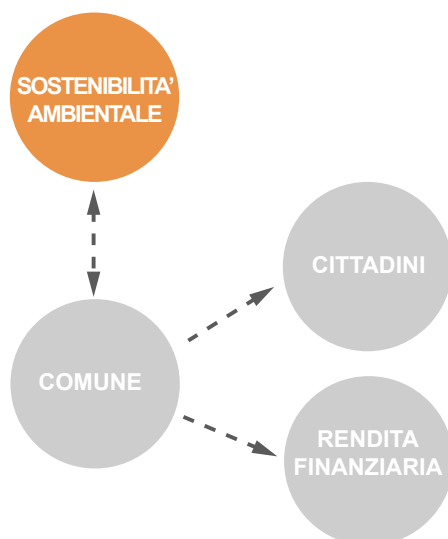
Il settore delle costruzioni si è sviluppato progressivamente per tutti gli anni '80 e '90 fino a diventare, nei primi otto anni del ventunesimo secolo un insostituibile motore dell'economia.

La produzione di nuovi edifici infatti nell'ultimo periodo prima della crisi è stato per quantità ed estensione superiore a quanto è avvenuto durante la ricostruzione postbellica ed anche durante il miracolo economico degli anni sessanta. Espansione urbana che nessun analista avrebbe

LA CITTA' POST-INDUSTRIALE



NUOVO MODELLO DI CITTA'



1. La riqualificazione come motore per la competizione territoriale

mai pensato potesse essere superata.

14.2 CRISI FINANZIARIA

Poiché negli ultimi anni dieci anni antecedenti la crisi il settore che ha garantito la principale quota di sviluppo è stato quello del settore delle costruzioni e poiché la componente finanziaria delle operazioni prodotte è stata progressivamente crescente, la sovrapproduzione edilizia di fatto si è trasformata in una crisi finanziaria aggiuntiva.

Poiché questa enorme produzione edilizia per molti anni ha sostenuto la costruzione della città pubblica e poiché i numeri della sovrapproduzione fanno ragionevolmente prevedere che per alcuni anni ci sarà una contrazione del mercato delle costruzioni, è molto ragionevole prevedere che nei prossimi anni le città non avranno più le risorse per produrre interventi di riqualificazione e nemmeno la capacità economica necessaria per mantenere i servizi e le infrastrutture esistenti.

14.3 LO STATO DELL'AMBIENTE

Poiché i trasferimenti economici dal settore edilizio ai comuni in questi anni, di fatto, sono stati impiegati per mantenere la città esistente, è probabile che la situazione ambientale complessiva non sia migliorata e, sicuramente, non è stato possibile in questa fase così caotica realizzare interventi strutturali per migliorare la sostenibilità delle città.

Nello stesso periodo gli approfondimenti disciplinari compiuti nel settore ambientale hanno mutato complessivamente i criteri con cui si valutano le prestazioni degli interventi e gli indicatori ambientali messi a punto nell'ultimo decennio permettano valutazioni molto più precise ed efficaci. Inoltre tutte le regioni e molte province si sono dotate di piani urbanistici che prevedono profondi interventi infrastrutturali per invertire i principali effetti negativi dello sviluppo urbano che oggi sono evidenti a tutti.

Questa nuova e diffusa consapevolezza si scontra però con una crisi globale dai confini tutti da verificare dove l'unico aspetto che emerge con chiarezza è che non sembrano, almeno per ora, neanche immaginabili investimenti di grossa portata sull'ambiente e che, stando così le cose, è verosimile che ne giro di pochi anni questi piani siano destinati ad essere catalogati come progetti ambiziosi per una società ricca.

14.4 CRISI DEL WELFARE

Bisogna infine constatare che la crisi finanziaria degli enti locali sta determinando una crisi sempre più severa del welfare, per cui il dibattito sui piani rischia di ridursi sempre più ad una questione di pura contrattazione economica tra rendita e Pubblica Amministrazione, rendendo quindi sempre meno credibile qualsiasi proposta di rilancio del sistema urbano.

14.5 PIANIFICAZIONE E CRISI DELLA CITTÀ

La strategia progettuale che dimostra più criticità è quella relativa alle grandi aree di trasformazione che nei dieci anni trascorsi hanno costituito lo scheletro dei piani comunali ed hanno fornito il flusso finanziario necessario per sostenere i costi della città pubblica.

I piani attuativi di grandi dimensioni sono stati ovviamente rinviati a tempi migliori ma in molti casi questo significa una condanna a morte perché la loro impostazione è oggi superata sia per le scelte immobiliari ma forse anche per il loro modo di interpretare la riqualificazione urbana.

La sovrapproduzione edilizia che si registra in tutti i centri urbani, del resto, non sembra dovuta solo ed esclusivamente alla situazione congiunturale ma anche allo scollamento tra offerta e reali necessità degli utenti finali. Dobbiamo infatti molto realisticamente ammettere che gli esiti della riqualificazione urbana operata attraverso i grandi interventi di nuova edificazione sono stati molto al di sotto delle aspettative ed hanno inciso negativamente sulla fiducia dell'opinione pubblica e della maggior parte dei decisori pubblici.

Infatti quanto è stato costruito negli anni in cui il mercato era in forte espansione non ha generato sufficienti esempi di rinnovamento urbano che possano testimoniare una capacità di produrre effetti di riqualificazione della città esistente. Questo è tanto più vero se il boom edilizio che si è registrato a cavallo del secolo viene valutato anche sulla base del costo complessivo di produzione che è aumentato in ragione del 70-100% al metro quadro senza che si sia registrato un ragionevole aumento della qualità del prodotto.

Nei Piani urbanistici prodotti in questi ultimi anni, così come nel dibattito urbanistico, la crisi economica viene vista innanzi tutto come una crisi di sovra-produzione edilizia e la principale strategia che viene proposta è la riduzione o l'azzeramento del consumo di suolo.

Nei piani che prevedono di azzerare il consumo di suolo o di ridurne drasticamente la superficie, il tema del recupero del patrimonio edilizio esistente viene ipotizzato come diretta conseguenza del blocco dell'espansione dovrebbe determinare.

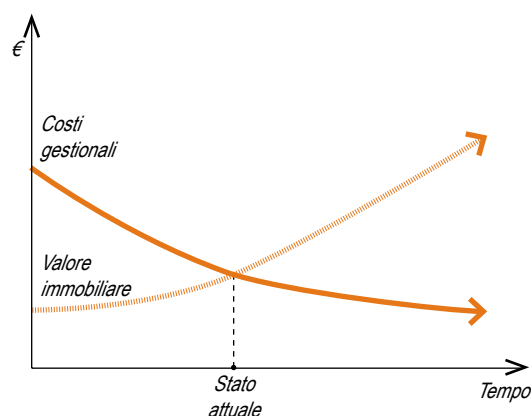
Nell'attuale funzionamento delle città non c'è però nessuna evidenza del fatto che la mancanza di espansione possa, in automatico, creare un nuovo tipo di mercato urbano che alimenti i processi di recupero della città esistente e che ciò possa avvenire in forme consistenti.

Il motore delle trasformazioni urbane, da sempre, è stato guidato o da consistenti finanziamenti pubblici o da possibili aumenti della rendita urbana. In questa fase di crisi gli interventi pubblici sono sicuramente improbabili e la struttura delle città è tale per cui è molto improbabile ipotizzare grandi opportunità di generare rendita differenziale nel tessuto urbano esistente.

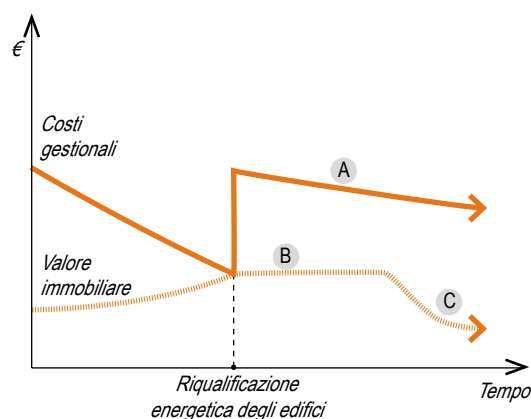
Il tema del recupero delle aree dismesse, infine, che viene spesso proposto come alternativa all'espansione, è di fatto, molto aleatorio poiché i valori delle aree interessate sono quasi sempre molto elevati ed il recupero delle aree è inoltre subordinato alla bonifica dei suoli.

E' necessario quindi immaginare un nuovo motore finanziario che possa sostenere e favorire o addirittura promuovere vasti interventi di riabilitazione urbana.

Poiché in questa fase di crisi e di scarsità di risorse è difficile ipotizzare lo stanziamento di consistenti risorse pubbliche bisogna ricercare ancora una volta nella città le risorse per la riqualificazione.



1. Popolazione residente nel Comune di Pordenone 1950-2012
Fonte: Anagrafe. Mod. Istat P.2



2. Effetti della riqualificazione energetica

- A Aumento immediato dei valori immobiliari
- B Stabilizzazione dei costi gestionali
- C Progressiva diminuzione dei costi di gestione secondo le fasi contrattuali previste con la ESC

14.6 POSSIBILI STRATEGIE PER LA RIGENERAZIONE URBANA

In questa situazione che è contraddistinta da una mancanza di risorse e da una serie di criticità ambientali legate alla sostenibilità, una soluzione potrebbe prevedere l'attivazione di un processo di rigenerazione urbana con particolare sensibilità agli aspetti del consumo energetico e dell'inquinamento atmosferico.

Vediamo in maniera sintetica i termini del problema.

Per quanto riguarda il consumo energetico:

- una quota considerevole del patrimonio edilizio (sia per anzianità che per le tecniche costruttive impiegate) ha un elevatissimo consumo energetico che può essere valutato in 4 volte il consumo oggi ottenibile senza aumenti proibitivi del costo di costruzione.
- Il mantenimento di questi edifici comporta quindi uno spreco di energia che diventerà determinante nel medio periodo con un progressivo aumento del costo dei combustibili fossili.
- le alterazioni climatiche che aumenteranno la necessità di ricorrere in maniera generalizzata al condizionamento estivo (In uno stock abitativo di bassa qualità questo comporta l'uso della fonte energetica più cara cioè l'energia elettrica). Questo fatto già negli ultimi 3 anni ha generato una forte instabilità nella fornitura di energia elettrica con ripetuti black out.

Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico:

- le varie analisi sui consumi energetici concordano sul fatto che almeno il 30-40% del consumo energetico dipenda dagli edifici. Le emissioni, che sono direttamente proporzionali al consumo, hanno ormai determinato nei periodi invernali forti criticità e ripetuti blocchi del traffico.

Un consistente intervento sullo stock edilizio potrebbe quindi avere come primo risultato la considerevole riduzione del consumo energetico ed una proporzionale diminuzione di emissioni in atmosfera. La realizzazione di questo obiettivo produrrebbe effetti positivi di tale portata da rendere questi interventi vantaggiosi non solo per la qualità della vita delle città ma anche per l'economia della nazione.

Agganciare la questione della riabilitazione urbana al risparmio energetico ed alla riduzione dell'inquinamento atmosferico creerebbe quindi presupposti di utilità pubblica sufficienti a trasformare la riqualificazione urbana in una priorità economica invece che in una spesa dai costi proibitivi.

15

COMPETIZIONE COOPERAZIONE E COESIONE

Le relazioni necessarie per lo sviluppo urbano e territoriale

Gli aspetti di competizione e coesione dello sviluppo urbano e territoriale non possono certamente essere considerati guardando esclusivamente all'interno dei ristretti confini amministrativi delle città. I processi che alimentano il vantaggio competitivo e coesivo di un territorio presuppongono infatti l'attivazione di relazioni che, per alcuni aspetti, si sviluppano attraverso reti corte (o di breve raggio); per altri aspetti hanno invece bisogno di reti medie e lunghe (sovralocali).

Nel quadro della competizione urbana internazionale si possono identificare due livelli principali di analisi e intervento: quello dei singoli sistemi metropolitani e quello dei sistemi macro-regionali.

Le città per mantenere e consolidare le posizioni acquisite nello scenario competitivo internazionale devono poter giocare le loro carte su entrambi questi livelli.

Rispetto ai temi della coesione urbana, a seconda della funzione considerata, si possono identificare scale territoriali diverse. Così, per esempio, il sistema del trasporto pubblico di una città risulta fortemente penalizzato se viene a mancare il coordinamento tra i diversi livelli di governo (urbano, metropolitano e provinciale); analogamente, la programmazione dell'offerta abitativa di un sistema territoriale dovrebbe potersi armonizzare con quanto accade nei territori limitrofi, quantomeno ad una scala sovralocale.

Le città si trovano sempre più inserite entro sistemi di relazioni a geometria variabile, rispetto alle quali esse possono "operare in

proprio" (come attori collettivi) per quanto riguarda un certo numero di iniziative, mentre per altre devono stringere alleanze, stabilire sinergie e complementarità a scala sovralocale, sfruttando la vicinanza e la comunanza di interessi territoriali con gli altri centri urbani.

Ne consegue l'importanza per lo sviluppo di una città di essere inserita all'interno di un sistema regionale forte, in cui una molteplicità di nodi urbani risultano tra loro legati da reti di complementarità e di cooperazione.

Il termine "policentrismo" è oggi normalmente utilizzato a questo proposito, in particolare tra i documenti di policy dell'Unione europea in cui si sostiene uno sviluppo equilibrato e policentrico del territorio europeo stesso.

Il concetto di policentrismo si riferisce alla presenza sul territorio di molteplici "fuochi" dello sviluppo, e può essere considerato in opposizione alle tradizionali teorie della polarizzazione affermatesi nelle scienze regionali del dopoguerra (l'idea che la creazione di un singolo grande "polo" possa diffondere sviluppo, invece di accrescere i divari). Molti fenomeni tendono spontaneamente a concentrarsi nello spazio: si pensi al caso delle imprese o degli investimenti, che tendono spesso a localizzarsi in aree ristrette (i cluster, i distretti industriali) per poter godere delle cosiddette economie esterne (i vantaggi della prossimità a potenziali clienti o fornitori, la vicinanza a infrastrutture, a lavoratori qualificati, ecc.).

Il difficile compito della pianificazione territoriale, perseguendo uno sviluppo policentrico, è di mantenere in vita queste economie esterne (vantaggio competitivo di un territorio). In questo senso, il policentrismo presuppone l'esistenza nel territorio di una molteplicità di città, tra le quali si sviluppano reti complementarità e di cooperazione perseguibili a scale differenti.

16

CITTA' E MOBILITA' URBANA

Far muovere le merci,
le persone e le idee

La mobilità di merci, persone ed idee esprime elementi di flessibilità dinamica che non sono altrettanto facilmente interpretabili nell'analisi delle strutture architettoniche, edilizie ed insediative dell'abitato, essenzialmente finalizzate alla permanenza.

La mobilità si esprime nel proprio evolvere attraverso la scelta dei mezzi di trasporto, col variare dei flussi di traffico all'interno delle differenti reti di trasporto, col mutare le modalità con cui distribuirsi nel territorio e pervadere le diverse zone urbanizzate, diversificando le caratteristiche della viabilità, della sosta e dell'interscambio nei differenti ambiti spazi urbani ed extraurbani. Ne derivano informazioni in continuo cambiamento che esprimono fatti dinamici, altrettanto significativi e pregnanti per il futuro della realtà territoriale che è comunque e da sempre soggetta ad un graduale evolvere in direzioni non facilmente percepibili nello spazio temporale della pianificazione urbanistica e della progettazione edilizia, anche se in gran parte impostate nello spazio e nel tempo proprio anche da tali attività. Occorre procedere con indagini corografiche, tese a valutare i rapporti di interdipendenza tra gli eventi che si manifestano nel comprensorio; quest'ultimo è studiato nella sua globalità sia da un punto di vista fisico – ambientale che da un punto di vista antropico – socio economico. L'obiettivo è quello di prevenire gli effetti di tali evoluzioni con azioni di promozione o di contenimento, da esprimere comunque in termini di sostenibilità, alle diverse scale, scadenze temporali e livelli di piano.

La sintetica lettura del sistema infrastrutturale urbano e territoriale, riportata nella prima parte del documento di sintesi, indica che lo

sviluppo più recente del sistema infrastrutturale della mobilità ai vari livelli territoriali possa offrire significative occasioni di sviluppo alla comunità di Pordenone. Posta sul limite settentrionale della fascia pianeggiante compresa tra mare e monti in corrispondenza di Venezia, Pordenone pare destinata a divenire nodo ferroviario nella tratta tra Sacile ed Udine, comunque coinvolta nell'attuazione del "Corridoio V°" che collega Lisbona a Kiev.

In tale clima positivo promosso a livello europeo, il ruolo di polarità territoriale che Pordenone ha saputo guadagnarsi nel passato può essere consolidato ulteriormente, alla condizione, non facile da perseguire, che si sappiano integrare tra loro le strategie di sviluppo individuabili per singolo settore ai vari livelli territoriali più sopra evidenziati, promuovendo un insieme di sinergie attorno agli impulsi operativi messi in atto dalla pianificazione all'interno ed ai margini del sistema infrastrutturale del comprensorio di Pordenone.

Riprendendo nel loro complesso i vari temi di analisi del sistema infrastrutturale più sopra sviluppati, molto sinteticamente si approfondiscono alcuni fattori di strategia urbanistica a livello comprensoriale e locale.

Pordenone sta impercettibilmente divenendo sito di convergenza di alcune principali direttrici di traffico regionale: da nord il comprensorio alpino orientale (intermedio tra Brennero e Tarvisio), le polarità marittime dell' "Alto Adriatico" ad est, ad ovest la pianura padana ed in particolare le due bipolarità "Pordenone – Venezia" e "Pordenone – Udine". Inoltre tale snodo ora è percorso da un traffico di livello internazionale che si può ipotizzare comprendente una quota relativamente elevata di turisti, specie in periodi di alta stagione. Pertanto occorre che tale "snodo" (con tale termine non ci si riferisce più all'incrocio costituito dalla sola componente infrastrutturale di trasporto ma all'intero sistema territoriale di riferimento) sia caratterizzato da "elevata qualità" espressa in termini di fluidità del traffico in transito, di sensibile pregio ambientale e da una capacità di accoglienza ed ospitalità che sappia contribuire in modo "evidente" e significativo al livello di attrazione del sistema insediativo presente all'intorno.

Occorre studiare questo tema con riferimento particolare a Pordenone, riconfermandolo come priorità da perseguire, non solo a scala urbana, ma a scala comprensoriale; è auspicabile riuscire ad allargare analoga attenzione per garantire un futuro agli ampi spazi verdi della piana, per riqualificarli a più moderni canoni per giungere ad una continuità di verde e di percorsi che parta da Pordenone, proseguendo per Cordenons fino ai suoi orizzonti alpini.

In forte connessione a tale tema ambientale, si richiama l'attenzione sul sistema lineare degli abitati disposti lungo la strada statale 13 in prossimità di Pordenone che sono serviti da frequenti raccordi all'autostrada A28, come già detto più sopra, e che nell'insieme offrono vari spunti di riqualificazione a livello locale da promuovere e che risulterebbero ulteriormente integrabili tra loro con servizi di trasporto pubblico adeguati, favoriti proprio dallo sviluppo lineare che già li unisce. Analoghe considerazioni riguardano il tema già egregiamente impostato del sistema del verde e delle piste ciclo pedonali - tra le quali si sottolinea il verde urbano di Pordenone in corrispondenza della stazione per il

trasporto di persone su ferro e su gomma.

Significativo ampliamento del tema è riconducibile a quello del movimento merci che trova massima espressione nell'interporto, di cui si è parlato più sopra.

Infine il tema della mobilità delle idee è essenziale non solo per favorire lo sviluppo urbano delle tecnologie più innovative al proposito ma soprattutto se è legato ad un impegno integrato ed interdisciplinare rivolto all'incontro aperto e fruttuoso di interessi e di culture diverse in spazi opportunamente distribuiti ed attrezzati in adeguata misura facilitandone al massimo l'accessibilità non solo in termini di infrastruttura viaria.

Occorre pertanto promuovere anzitutto l'interesse di venire a Pordenone, facilitarne la presenza e garantire qualità di accoglienza per ottenere un crescente riconoscimento pubblico dei fattori di attrazione della città e del suo comprensorio intercomunale.

17

CITTA' E ACQUA

L'acqua come risorsa per la città

Il tema dell'acqua e della sua gestione è oggi al centro del dibattito internazionale in quanto questa risorsa fondamentale, sebbene sia rinnovabile, è disponibile in quantità limitata. Le ultime stime, ci dicono che negli ultimi 30 anni, le attività umane (in ordine: agricoltura, processi industriali ed uso domestico) hanno contribuito a ridurre del 50% le risorse d'acqua dolce disponibili. Un altro problema da considerare è poi quello dei cambiamenti climatici che interessano il nostro pianeta e che stanno contribuendo al fenomeno della desertificazione tanto che anche nel nostro Paese a breve dovremo affrontare seri problemi di scarsità idrica.

Pordenone è una città che, fin dalla sua nascita, ha avuto un forte rapporto con l'acqua, infatti il suo territorio è caratterizzato dalla presenza di un reticolo idrico molto ramificato che nel tempo ha modificato la propria maglia in ragione dello sviluppo urbano della città.

La forte presenza di acqua in questo territorio ha, in alcuni casi, avuto delle evoluzioni negative legate principalmente ad una serie di alluvioni che hanno interessato quest'ambito; da questo punto di vista, la relativa vicinanza al mare e la ridotta quota altimetrica del comune hanno prodotto nel tempo cicli alluvionali di risalita interessando intere parti di città

Il Piano di assetto idrogeologico del Livenza è intervenuto in tal senso individuando le aree con maggiore pericolosità all'interno delle quali lo sviluppo urbano è stato ridimensionato e in alcuni casi annullato al fine di contenere i possibili cicli di allagamento.

Tuttavia l'acqua rimane una risorsa scarsa che richiede un utilizzo mirato e una gestione integrata soprattutto alla scala intercomunale. Ciò significa che la ricchezza idrica di questo territorio richiede un coordinamento alla scala vasta per mettere in atto strategie di razionalizzazione idrica e delle rispettive reti, con l'obiettivo di migliorare l'utilizzo di questa risorsa sfruttandone le molteplici possibilità.

L'elaborazione del nuovo Piano Regolatore Generale Comunale di Pordenone sarà, quindi, chiamato a porre particolare attenzione al ciclo dell'acqua nelle sue varie fasi, dalla captazione all'impiego nella rete potabile, dalla raccolta reflua alla depurazione, nell'ottica di sviluppare un sistema idrico completo ed ecologicamente integrato.

Fra gli obiettivi del piano vi sarà, quindi, quello di favorire il completamento e la modernizzazione dei sistemi fognari e di depurazione, attraverso la rigenerazione edilizia delle parti di città più degradate e carenti di sotto-servizi.

La ricchezza di acque sotterranee e di rogge superficiali del territorio pordenonese, oggi rappresenta un'opportunità importante di valorizzazione e di utilizzo di questo bene comune in tutte quelle forme di produzione legate alle energie rinnovabili, come quelle geotermiche, come ad esempio avviene in molte città europee. Da questo punto di vista la ricerca e la sperimentazione a livello comunale di nuove forme di impiego dell'acqua come fonte energetica potrebbe essere il volano, da un lato per favorire il risparmio delle risorse, dall'altro per alimentare un nuovo modello di sviluppo urbano.

In questo senso, occorre una ampia sensibilizzazione della popolazione sul tema dell'acqua come bene comune e da questo punto di vista in molte città italiane sono state installate le "case dell'acqua", dei distributori di acqua potabile a completo servizio dei cittadini con l'obiettivo di ridurre l'inquinamento causato dai trasporti e contenere la produzione di rifiuti urbani.

Nella metafora della città alla ricerca delle sue energie, il piano sarà chiamato a favorire ogni forma di utilizzo dell'acqua ai fini della produzione energetica come ad esempio nel funzionamento delle micro idro-turbine, nell'impiego dell'energia geotermica e nell'uso delle pompe di calore.

Se la rigenerazione urbana, che il piano si pone come obiettivo, riuscirà ad innovare, oltre alle forme dell'abitare, anche i modi di produzione energetica, le sinergie nella città saranno rilevanti e capaci di generare un nuovo modello di sviluppo urbano.



1. Sistema idrogeologico a scala territoriale

La città pubblica come nuovo strumento per il rinnovo urbano

Il problema della città europea è in larga parte legato al miglioramento della qualità ed al riutilizzo dei tessuti urbani esistenti e non alla crescita volumetrica legata all'espansione.

Il nuovo PRGC di Pordenone intende muoversi in questa direzione per definire la nuova immagine della città: una città più equilibrata nelle sue parti, con servizi locali e sovralocali distribuiti equamente sul territorio, in grado di interconnettere le proprie risorse di paesaggio urbano con le risorse ambientali più importanti dell'area sovracomunale che si estende attorno a Pordenone raggiungendo Porcia e Cordenons.

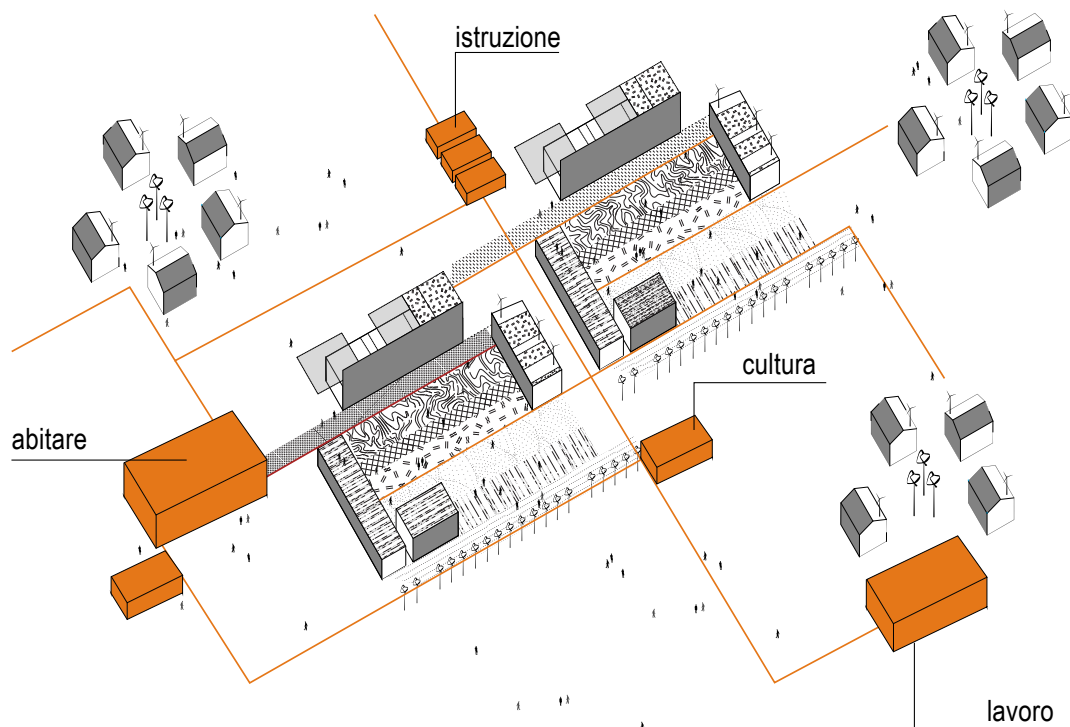
Una città, in definitiva, che punti alla costruzione di uno scenario urbano incentrato sul disegno a rete dello spazio pubblico.

La sommatoria di spazi aperti e verde, rete infrastrutturale e servizi generali costituiscono i materiali che definiscono la struttura della città comune dando una visione immediatamente tangibile dell'assetto urbano più prossimo.

La nuova forma della città sarà disegnata quindi a partire dagli spazi aperti pubblici e privati, esistenti, programmati e in progetto come ad esempio le aree verdi, i parchi, i viali alberati, le piazze, i boulevard, i giardini, le piazze, come una ramificata struttura di paesaggio urbano, caratterizzata da molteplici elementi, e connessa al grande sistema ambientale del territorio regionale.

Il sistema degli spazi aperti diviene il tessuto connettivo urbano essenziale e rappresenta il presupposto principale per ripensare una città costruita intorno all'uomo e alla qualità urbana, rimettendone in discussione significati e obiettivi, attraverso una chiara regia pubblica.

La nuova rete della mobilità, collettiva ed individuale, apre la città di



Pordenone alla relazione policentrica con il territorio circostante ed individua nuove potenzialità di sviluppo urbano connesse ad un'idea di mobilità trasversale e tangenziale.

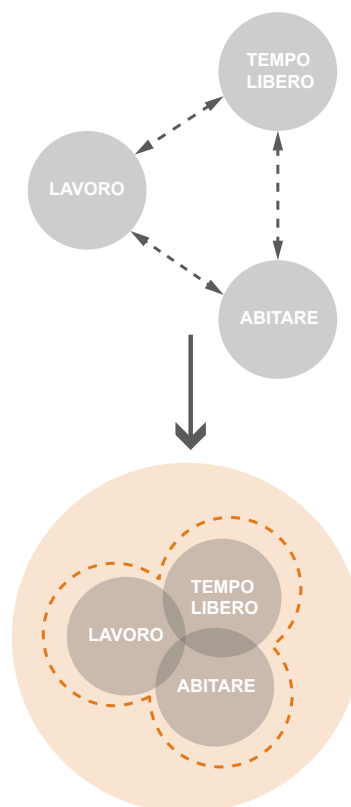
Per gestire la complessità del progetto potrebbero essere definite tre strategie alla grande scala (fulcri, percorsi verdi e Parchi Periurbani) ed altrettante alla piccola scala dei quartieri (Verde di Quartiere, Centralità Locali). Il sistema dei servizi definisce un modello ed una impostazione metodologica per la redistribuzione, entro una concezione urbana policentrica, dei macro servizi, alla scala del territorio, e dei servizi locali, alla scala delle realtà locali.

La struttura di città a rete, che intende superare la dicotomia centro-periferia e la distribuzione fortemente gerarchica dei valori fondiari, permette una redistribuzione del sistema dei servizi legato alle effettive necessità delle differenti parti di città.

Ciò anche attraverso la perequazione urbanistica applicata in varie declinazioni, che sembra essere lo strumento più adeguato per portare avanti una strategia complessiva impostata sulla ri-distribuzione sostenibile della qualità a ridosso di una ri-distribuzione compatibile delle quantità.

L'organizzazione e la distribuzione delle nuove centralità del territorio pordenonese, secondo il principio di "tenuta e sostenibilità morfologica", definita in relazione ai luoghi, offre una crescita dell'offerta di servizi alla cittadinanza e diminuisce la dipendenza dal centro città. Questa riduzione della pressione sul centro storico potrà aprire ad una visione nuova dove al centro vi sarà l'obiettivo di restituire un equilibrio estensivo delle risorse e dei servizi urbani.

1.- 2.L'avvicinamento fisico dei servizi consentono una forte riduzione degli spostamenti e favoriscono la crescita del senso di identità locale.



19

CITTA' E AMBIENTE

La sfida odierna della sostenibilità nello sviluppo urbano

Risulta indispensabile ripensare alle politiche urbane in funzione della costruzione di uno scenario territoriale in grado di definire le condizioni per un equilibrio tra sistema antropico (rete insediativa e infrastrutturale, processi sociali e economici) e l'ecosistema su cui si appoggia.

Le aree verdi urbane costituiscono una risorsa fondamentale per la sostenibilità e la qualità della vita in città; infatti sono in grado di svolgere alcuni importanti servizi eco sistemici.

Per liberare appieno la potenzialità delle aree verdi è necessario superare la loro considerazione tradizionale all'interno dei piani come mero dato statistico (m^2/ab , standard) per considerarne le loro funzioni potenziali come servizi e benefici – ecologici e ambientali – come una risorsa strategica per le politiche di sostenibilità urbana considerando anche il riferimento alle mutate condizioni ambientali delle città e alle nuove esigenze di adattamento dettate dai cambiamenti climatici in atto.

Queste considerazioni devono trovare concretizzazione in indirizzi operativi e strumenti di pianificazione locale che ne valorizzino i benefici per la collettività. Ciò significa avere un approccio di sistema superando la distinzione tra verde pubblico e privato ma considerando tutte le aree non costruite presenti nella città.

La sostenibilità urbana impone la capacità del piano di potersi adattare alle modifiche delle condizioni che si manifestano nel tempo; è necessario quindi un approccio al piano di adattamento e la capacità di mettere assieme interventi diversi pensando al loro ruolo di sistema proiettato nel futuro.

19.1 COS'È IL PREVERDISSEMENT

Il “preverdissement” è una tecnica che antepone la realizzazione di interventi ambientali a quella delle opere con lo scopo di migliorare l'efficacia del loro inserimento nell'ambiente e ridurre le pressioni dovute alle fasi di costruzione ed esercizio.

Un'opera pone problemi di impatto ambientale e paesaggistico a partire dalla fase di costruzione e in quella di esercizio ed ha necessità di interventi di mitigazione e di inserimento eco paesistico nel contesto; la vegetazione rappresenta una componente decisiva di questi ultimi anche in ambiente urbano.

Allestire una copertura vegetale sulle aree di intervento tenendo conto del futuro progetto e delle interferenze generate, in anticipo rispetto all'avvio dei lavori, consente infatti di poter disporre di una maggiore efficacia del verde nello svolgere le funzioni assegnate; il P.V. quindi permette una migliore gestione sotto l'aspetto ambientale e paesaggistico “del tempo del progetto”.

Ciò consente di disporre di una “dotazione di verde” che è in grado di svolgere alcune funzioni ecologiche di utilità in tempi rapidi eliminando gli svantaggi di aree “in abbandono” prima dei lavori che connotano spesso il paesaggio urbano.

Il “principio” del PV può essere un importante tassello nella strategia della sostenibilità ambientale delle città e per l'adattamento. Considerarlo infatti come strumento applicato al sistema urbano e non pensato legato solo al singolo comparto consente di liberarne le potenzialità strategiche; il PV come strumento di gestione delle “aree di attesa” della città introduce anche la dimensione tempo nella gestione delle trasformazioni.

Considerare la dimensione temporale consente di predisporre strategie in grado di adattarsi nel tempo alle esigenze conferendo la flessibilità come componente decisiva per l'adattamento e l'aprirsi di opportunità.

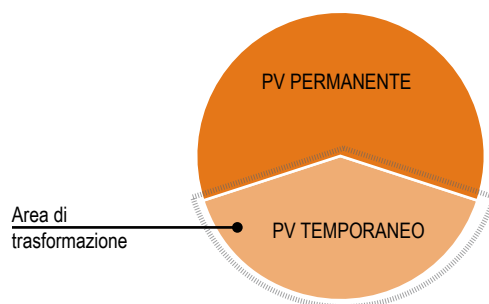
L'approccio sistemico fornisce un punto di vista differente all'individuazione degli interventi di PV da mettere in atto; infatti può essere pensato non solo come possibilità di sistemazione del singolo lotto ma anche come possibilità per aumentare la resilienza del territorio ed affrontare situazioni di criticità del sistema urbano come ad esempio la gestione delle criticità idrauliche, lo stoccaggio del carbonio, la produzione di biomasse a fini energetici, la riduzione del degrado delle aree di attesa; in relazione a ciò pertanto le caratteristiche dell'intervento di PV potranno essere differenti.

19.2 VANTAGGI DELLA POLITICA DI PREVERDISSEMENT

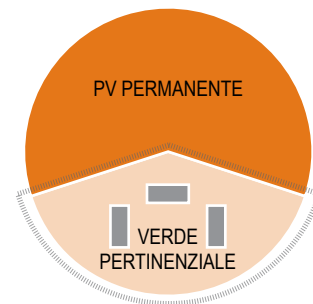
Nonostante la relativa facilità di attuazione, questa metodologia è sempre stata inibita dalla velocità con cui avvenivano i processi di urbanizzazione e da un certo fastidio che, da sempre, gli operatori immobiliari provano nei confronti della programmazione. Ora che le trasformazioni sono più lente è probabile che si aprano nuove possibilità di utilizzo di questa metodologia di intervento.

E' interessante qui proporre alcune riflessioni sulla efficienza di questa politica, sui suoi risultati a breve ed a medio termine in relazione alle

AREE PIANTUMATE



NUOVA EDIFICAZIONE



1. Il preverdissement, strumento di gestione delle “aree di attesa”

performance ambientali e sulla sua applicabilità in altri contesti.

Poiché molti degli interventi previsti hanno carattere provvisorio, è utile sottolineare che per attuare questo progetto non è necessario un piano del verde a scala urbana che richiederebbe anni di programmazione/ discussione ed ingenti risorse. E' sufficiente piantare le aree con essenze poco costose come avviene nelle piantagioni agricole, poiché l'obiettivo principale è eliminare tutte le zone di degrado e utilizzare tutti gli spazi possibili per migliorare le performance ecologiche del sistema urbano. Per molte aree probabilmente potrebbe essere sufficiente la tecnica di piantagione utilizzata per le biomasse che è economica, prevede una piantagione molto fitta che riduce i problemi di manutenzione ed è per sua natura reversibile.

Per alcuni ambiti prossimi alla campagna si potrebbe addirittura ipotizzare un riutilizzo agricolo con i contenuti, già sperimentati in molti contesti, dell'agricoltura periurbana.

Avendo a disposizione una certa quantità di aree si può convenire che questa politica, da sola, è in grado di migliorare rapidamente le performance del sistema ambientale sotto molti punti di vista. Infatti la contemporanea sistemazione a verde di molte aree:

- consente di eliminare tutte le aree di degrado che sono fonte di problemi di varia natura e generano costi;
- permette di contrastare efficacemente le emissioni in atmosfera con un aumento della produzione di ossigeno;
- contribuisce ad assorbire le polveri;
- migliora il microclima nella stagione estiva contribuendo ad abbassare le temperature;
- la disponibilità di numerose aree può favorire il recupero generalizzato delle acque piovane contribuendo al raggiungimento dell'invarianza idrogeologica, diminuendo così i costi di depurazione e la necessità di sovradimensionamento delle fognature.

Poiché questi interventi di valenza ambientale avvengono attraverso la realizzazione di aree boscate si può facilmente sostenere che la valenza ecologica sia accompagnata da un considerevole miglioramento dell'assetto paesistico e che ciò produca un miglioramento della qualità complessiva del sistema urbano, generando progressivamente retroazioni positive e utili anche per innescare nuove forme di sviluppo. Sembra infine evidente che la capacità della pubblica Amministrazione di gestire anche gli spazi urbani irrisolti in maniera dinamica può determinare un nuovo approccio al tema dell'utilizzo delle aree di trasformazione nei lunghi intervalli di tempo che spesso intercorrono tra l'approvazione dei piani e la realizzazione dei progetti.

Le energie della città come volano delle trasformazioni

La redazione del nuovo Piano Regolatore Generale Comunale sarà un importante occasione per il territorio di Pordenone per riflettere sul suo recente sviluppo e delineare le nuove opportunità di crescita di migliore vivibilità degli spazi urbani.

Pordenone ha oggi alcuni caratteri tipici della condizione urbana contemporanea: una ampia area urbana, interessata da processi di dismissione, sottoutilizzazione, con una parziale perdita di senso, valore e identità tra lo spazio e la società.

Nelle pieghe di questa condizione si profilano anche le energie per l'inversione di questa tendenza: la forte valenza ambientale, agricola e urbana, ovvero la compresenza di diversi paesaggi, differenti ecologie che hanno la necessità di tornare a dialogare, nelle reciproche diversità esprimono oggi l'energia per la crescita di Pordenone.

20.1 IL RUOLO DELLA PIANIFICAZIONE NELLO SVILUPPO DEL MERCATO ENERGETICO LOCALE

La crisi economica e la diminuzione delle risorse ha già determinato un processo di blocco dei processi di rinnovamento urbano che potrebbe dar luogo a fenomeni di decadenza.

Per contrastare questi fenomeni è necessario mettere a punto ed attuare politiche di rigenerazione urbana che sfruttino tutte le potenzialità del sistema urbano e prima fra tutte quella offerta dal risparmio energetico.

Un obiettivo strategico della pianificazione comunale è quindi interpretare, favorire ed accompagnare i processi di trasformazione energetica della città allo scopo di utilizzare il risparmio energetico come nuovo motore di sviluppo urbano.

Esiste infatti una “potenzialità energetica locale” che è pari ad almeno i consumi energetici annui. Questa energia deve essere “estratta localmente” attraverso il risparmio delle fonti tradizionali e la produzione di energia da fonti rinnovabili. Essa rappresenta una preziosa risorsa che può essere utilizzata per lo sviluppo locale e la velocità con cui si affermerà questo nuovo mercato dipenderà anche dalle condizioni locali, ovvero dalla capacità di prevedere le nuove infrastrutture indispensabili allo sviluppo del sistema energetico locale e dalla capacità di contribuire alla ridefinizione di valori e prezzi relativi alle specificità di questo nuovo assetto economico.

Il contributo della pianificazione al rapido affermarsi del mercato energetico locale si attua attraverso le seguenti politiche:

- facilitare il processo di risparmio energetico favorendo la realizzazione di nuove reti (smart grid);

- ridefinire il concetto di standard per favorire il processo di riconversione energetica;

- mettere a punto nuove regole che favoriscano la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente.

La crisi economica, come già accennato nei paragrafi precedenti, ha di fatto ridotto o addirittura annullato la formazione di nuova rendita, che negli anni passati ha rappresentato il motore delle trasformazioni urbane fornendo anche le risorse finanziarie per la creazione e la gestione dei servizi pubblici delle città.

In seguito a ciò si è ridotto praticamente a zero il capitale finanziario investito nelle trasformazioni urbane con conseguenti gravi ripercussioni nell'industria delle costruzioni.

Il principale fattore di discontinuità con il recente passato è rappresentato dal fatto che per i prossimi anni il settore delle costruzioni avrà come mercato principale la riqualificazione della città esistente che fino a pochi anni fa era considerato di scarso interesse economico.

Negli ultimi 50 anni di storia della città infatti gran parte dell'attenzione degli addetti ai lavori si è concentrata sulla costruzione della nuova città e l'attenzione per la città esistente è stata scarsa o nulla con l'unica eccezione delle zone storiche.

Nelle trasformazioni che riguardano la città infatti il motore delle trasformazioni è sempre stato la rendita fondiaria ovvero la differenza di prezzo ottenibile tra un terreno agricolo ed un terreno edificabile a cui si aggiunge il valore della rendita di posizione all'interno dell'organismo urbano.

Per questo motivo costruire un nuovo edificio genera un utile che va molto al di là di quello che deriva dalla costruzione della struttura.

I processi di riqualificazione dell'esistente, al contrario, non creano nuova rendita ma al massimo mantengono i valori iniziali e quindi non sono in grado di remunerare il capitale finanziario.

E' noto che la manutenzione della città è un mercato di dimensioni colossali ma gli utili derivanti da questa attività sono quasi completamente

compresi nel valore dei prodotti edilizi e dalle attività necessarie per la loro messa in opera.

La crisi che si è determinata nella città è quindi di una crisi dovuta alla mancanza di prospettive di investimento per il capitale finanziario che non trova adeguata remunerazione nella pura attività di trasformazione edilizia.

In questa specifica congiuntura il risparmio energetico, ovvero l'energia che è possibile estrarre dalla città potrebbe sostituire, almeno in parte, le prospettive di investimento che negli anni passati erano concentrate sulla creazione di nuova rendita.

La riqualificazione edilizia potrebbe determinare un risparmio energetico costante che, in un certo numero di anni, potrebbe ripagare non solo l'investimento ma generare un guadagno. Guadagno che potrebbe essere ripartito tra l'impresa di costruzioni, il capitale finanziario e il proprietario dell'immobile.

Si tratta quindi di riconsiderare complessivamente le caratteristiche della città esistente per verificare se sia possibile creare un nuovo mercato che a differenza del passato avrebbe come obiettivo la riqualificazione del patrimonio esistente e l'efficientamento energetico.

E' chiaro che la creazione di un nuovo mercato che abbia al centro l'energia risparmiata e prodotta nella città richiede una forte modificazione delle tradizionali politiche con cui sono state governate le città ed una notevole capacità di adattamento degli operatori economici che fino ad oggi hanno gestito le trasformazioni urbane.

La riqualificazione energetica di un edificio esistente richiede una serie di interventi che, di fatto, portano ad una riqualificazione complessiva della struttura ed il risultato è quindi un edificio completamente rigenerato. L'intervento di rigenerazione energetica produce quindi una riqualificazione complessiva che porta automaticamente ad un innalzamento del valore immobiliare .

A questo si aggiunge naturalmente una forte diminuzione nei costi di gestione che genera un vantaggio per gli anni a venire. I vantaggi economici prodotti dall'efficientamento energetico riguardano quindi un innalzamento del valore immobiliare ed una diminuzione dei costi di gestione per quanto riguarda le manutenzioni del successivo decennio e la spesa energetica per tutta la vita utile dell'edificio.

Un intervento di questo genere produce quindi un sicuro vantaggio immediato per il proprietario dell'immobile che è relativo all'aumento del valore immobiliare ed uno negli anni successivi che è relativo alla forte diminuzione dei costi di manutenzione.

Rimane infine il vantaggio derivante dal risparmio energetico che potrebbe remunerare il costo dell'intervento edilizio assicurando inoltre un utile al capitale finanziario investito.

21

CITTA' E NUOVE ECONOMIE URBANE

Lavoro, conoscenza e servizi

La struttura industriale di Pordenone, attualmente affaticata dalla crisi che ha determinato una forte variazione dei contesti competitivi in cui agiscono le imprese pordenonesi, evidenzia alcuni cenni di rinnovo legati all'innovazione e alla ricerca che vanno alimentati e favoriti. A fianco delle strutture produttive, un rilancio degli spazi della formazione, della ricerca (università) dell'avviamento al lavoro, in particolare con l'ausilio dei Fab Lab e dei co-working quali collettori di professionalità, competenze e risorse (comunitarie, nazionali e regionali) sembra la prospettiva necessaria per consolidare il tessuto imprenditoriale locale presente sul territorio pordenonese. I Fab Lab, ma molti altri potrebbero essere gli strumenti, se orientati a sviluppare la dinamicità dell'imprenditoria locale, potranno alimentare e sostenere un tessuto di giovani operatori e imprenditori che, inseriti in una rete allargata di relazioni tra mondo della produzione e altre possibili potenzialità economiche quali il turismo, il tempo libero, offerta e la produzione culturale, potranno dare un nuovo orizzonte alla realtà produttiva pordenonese.

21.1 FAB LAB

Fab Lab è uno spazio in cui tutti posso (co)progettare e realizzare i loro oggetti, esattamente come li vogliono. È il figlio dell'industria da cui ha preso la precisione e la riproducibilità dei prodotti, il nipote dell'artigianato da cui ha preso la progettazione su misura, fratello dell'opensource con cui condivide la filosofia di scambiarsi progetti liberamente.

22

CITTA' E QUALITA' DEL SISTEMA URBANO

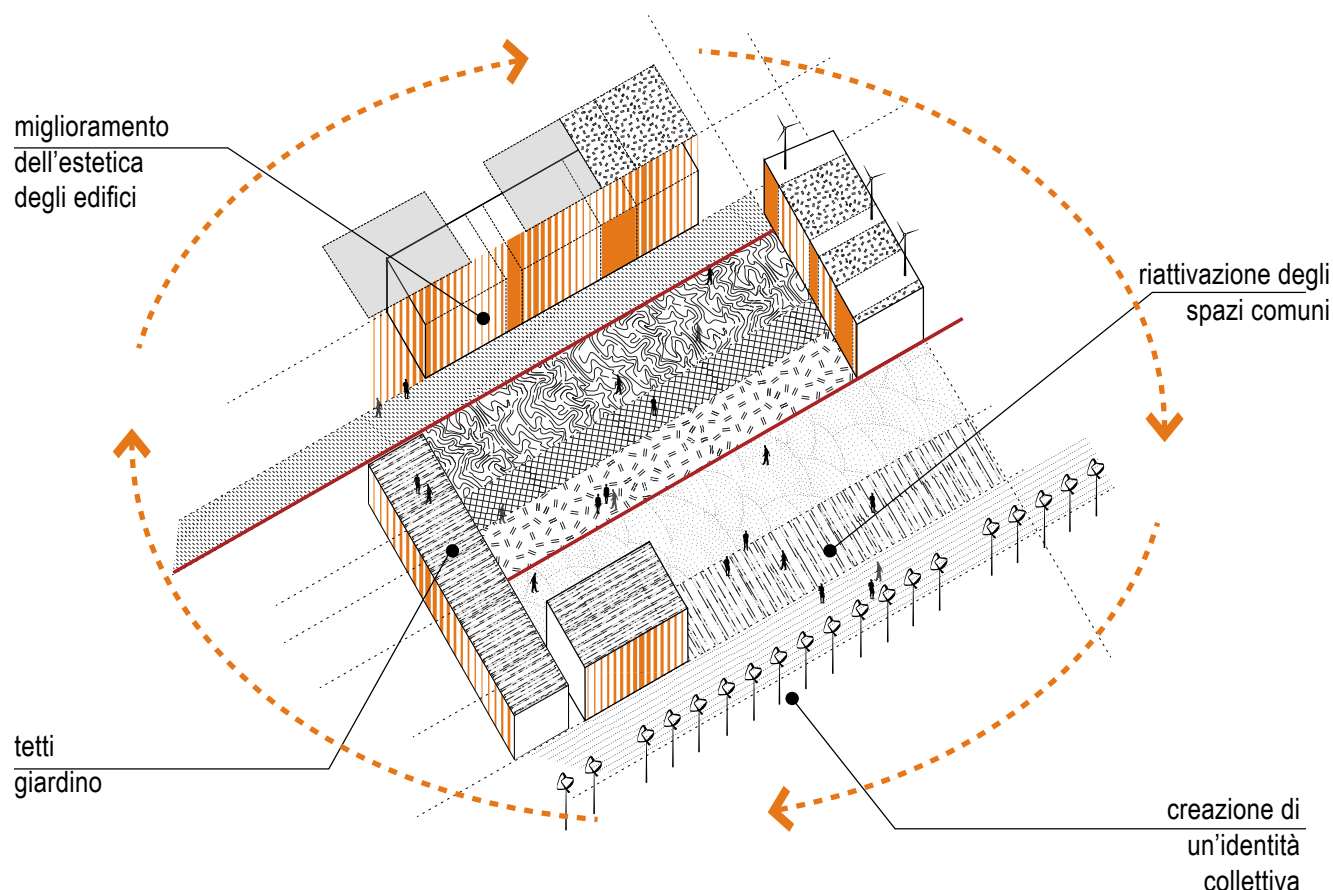
Le qualità del sistema urbano

La qualità del sistema urbano determina il benessere dei propri abitanti, molto spesso allo sviluppo della città non è corrisposta un'adeguata crescita della qualità dei contesti urbani generando ambienti monofunzionali con pochi spazi pubblici e di relazione.

Negli ultimi anni l'avanzare della sovrapproduzione edilizia e la sempre maggiore presenza di edifici vuoti stanno innescando una radicale inversione di tendenza portando le città a ripensare i propri tessuti urbani e periurbani.

Le città sono sempre più l'elemento centrale e fondamentale della crescita demografica ed economica dei Paesi. Nell'ambito delle politiche di governance dei processi di urbanizzazione, negli ultimi anni è stato definito il concetto di "Città Intelligente" e l'Unione Europea, in particolare sta dedicando un impegno crescente nell'elaborazione di una strategia volta al raggiungimento di uno sviluppo urbano sostenibile per le sue Città e i distretti metropolitani.

Le nuove strategie messe in atto dai piani urbanistici nascono principalmente per favorire lo sviluppo di soluzioni progettuali innovative in campo architettonico per migliorare la qualità dei contesti urbani favorendo la generazione delle nuove Smart City. Queste ultime potranno essere valutate dal punto di vista dell'architettura, del design, della sostenibilità, dell'accessibilità e, più in generale della qualità della vita.

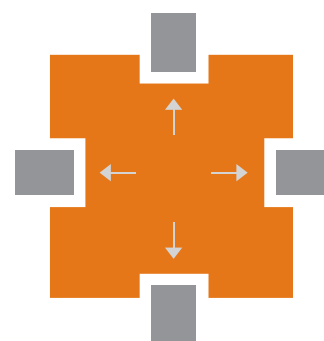


Si tratta di innovazioni che rivoluzioneranno lo stile di vita delle città, attraverso nuove forme architettoniche create per rendere gli ambienti urbani più favorevoli agli stili di vita e autosufficienti in ambito energetico, grazie all'utilizzo delle fonti rinnovabili, ma anche finalizzate alla riduzione degli agenti inquinanti nell'aria. e nell'ambiente, dell'edilizia intelligente, della mobilità sostenibile.

Pordenone in questo senso si candida, attraverso il nuovo PRGC, a diventare una città con un alto livello della qualità urbana legata in particolare al riuso e ad una nuova funzionalizzazione degli edifici e degli spazi aperti. L'impiego di strategie di recupero energetico ma anche di sostituzione edilizia in alcune parti della città consentiranno di rinnovare e innovare i contesti dando una nuova vivibilità urbana agli abitanti. Da questo punto di vista il volano della qualità urbana potrà essere utilizzato per invertire la tendenza dello "spopolamento" della città soprattutto da parte delle popolazioni più giovani.

Se Pordenone garantirà una elevata qualità della vita attraverso i suoi spazi e i suoi servizi, la città potrà diventare nuovamente attrattiva anche a livello residenziale e abitativo.

L'avvicinamento fisico dei servizi, degli spazi legati al tempo libero e delle aree dedicate al lavoro consentiranno una forte riduzione degli spostamenti e favoriranno la crescita del senso di identità locale che in questi ultimi decenni, in modo particolare nelle grandi città è andato smarrito.



1. Ruolo proattivo dello spazio pubblico che coinvolge gli edifici circostanti

23

CITTA' E AGRICOLTURA

La nuova alleanza tra città e campagna

La città è sorgente di pressioni, le pressioni generate superano i limiti della città e generano impatti sia al suo interno che sul territorio; sostanzialmente la città esternalizza buona parte dei problemi ambientali da essa generati coinvolgendo ambiti locali e di area vasta.

La città non è in grado di operare significative riduzioni degli impatti generati (solo per alcune componenti ed in modo parziale e solo localmente), pertanto il compito della riduzione degli impatti è affidato al territorio esterno, agli spazi agricoli e naturali, secondo la scalarità dei processi coinvolti. L'esportazione delle pressioni è in grado di generare nuovi impatti sull'ambiente recettore in relazione alle sensibilità del territorio interessato (aree agricole e naturali).

L'agricoltura ha, di fatto, da sempre, funzionato da metabolizzatore svolgendo una importante "funzione di buffer filtro territoriale" traendone spesso anche alcuni vantaggi ed instaurando quindi un nuovo equilibrio con la città. Questa funzione di metabolizzatore è stata possibile fino a quando il sistema agricolo era in grado di ottenere vantaggi produttivi dai metaboliti della città. Quando la quantità e la qualità dei metaboliti ha superato la capacità portante del sistema agricolo questa funzione si è spezzata; inoltre anche il ruolo di fornitore di alimenti alla città è andato allentandosi essendosi modificate le logiche e le economie di mercato. Il ruolo del comparto agricolo rispetto alla città si è fortemente indebolito e è mutato; si è venuta spezzando la cooperazione che si era storicamente instaurata tra la città e la campagna.

Oggi l'agricoltura nelle fasce periurbane (ma non solo) gioca in difesa sia per il degrado delle risorse ambientali decisive per la sua permanenza compresa quella fondamentale della disponibilità di suolo da coltivare sia per il cambiamento del settore agricolo che è diventato più esposto alle tentazioni di alienazione delle aree da coltivare per destinarle alle edificazioni .

Ove l'agricoltura tradizionale intensiva permane e svolge un forte ruolo territoriale però a sua volta è generatrice di pressioni che determinano impatti ambientali anche di rilevante entità.

D'altra parte allo spazio rurale viene sempre più attribuito un ruolo non produttivo ma territoriale : riduzione delle criticità ambientali ; fornitura di servizi ecc. (es. servizi eco sistemici)

23.1 SERVIZI ECOSISTEMICI

La città è sorgente di pressioni, le pressioni generate superano i limiti della città e generano impatti sia al suo interno che sul territorio; sostanzialmente la città esternalizza buona parte dei problemi ambientali da essa generati coinvolgendo ambiti locali e di area vasta.

La città non è in grado di operare significative riduzioni degli impatti generati (solo per alcune componenti ed in modo parziale e solo localmente), pertanto il compito della riduzione degli impatti è affidato al territorio esterno, agli spazi agricoli e naturali, secondo la scalarità dei processi coinvolti.

L'esportazione delle pressioni è in grado di generare nuovi impatti sull'ambiente recettore in relazione alle sensibilità del territorio interessato (aree agricole e naturali).

L'agricoltura ha di fatto da sempre funzionato da metabolizzatore svolgendo una importante "funzione di buffer filtro territoriale" traendone spesso anche alcuni vantaggi ed instaurando quindi un nuovo equilibrio con la città. Questa funzione di metabolizzatore è stata possibile fino a quando il sistema agricolo era in grado di ottenere vantaggi produttivi dai metaboliti della città. Quando la quantità e la qualità dei metaboliti ha superato la capacità portante del sistema agricolo questa funzione si è spezzata; inoltre anche il ruolo di fornitore di alimenti alla città è andato allentandosi essendosi modificate le logiche e le economie di mercato. Il ruolo del comparto agricolo rispetto alla città si è fortemente indebolito e è mutato; si è venuta spezzando la cooperazione che si era storicamente instaurata tra la città e la campagna.

Oggi l'agricoltura nelle fasce periurbane (ma non solo) gioca in difesa sia per il degrado delle risorse ambientali decisive per la sua permanenza compresa quella fondamentale della disponibilità di suolo da coltivare sia per il cambiamento del settore agricolo che è diventato più esposto alle tentazioni di alienazione delle aree da coltivare per destinarle alle edificazioni .

Ove l'agricoltura tradizionale intensiva permane e svolge un forte ruolo territoriale però a sua volta è generatrice di pressioni che determinano impatti ambientali anche di rilevante entità.

D'altra parte allo spazio rurale viene sempre più attribuito un ruolo non produttivo ma territoriale : riduzione delle criticità ambientali ; fornitura di servizi ecc. (es. servizi eco sistemici)

Mentre la "funzione ambientale" si riferisce genericamente ad un

impatto connesso alla presenza di risorse ambientali (a prescindere dalla percezione che di questo può avere la comunità), il “servizio ecosistemico” ha una stretta relazione con le condizioni di benessere della comunità; per questa ragione l'applicazione del concetto di “servizio ecosistemico” si collega direttamente al problema della sua misurabilità, in termini fisici ed economici, anche al fine di orientare le scelte degli operatori pubblici.

23.2 PORDENONE ECO-SYSTEM SERVICES

La determinazione delle capacità del sistema ambientale di fornire dei servizi a supporto della città di Pordenone è stata stimata secondo le diverse funzioni potenziali che il sistema complessivo svolge sulle componenti di suolo, aria ed acqua.

Le valutazioni sintetiche sono eseguite rispetto specificità della caratteristiche morfologiche, dell'uso del suolo e della qualità ecosistemica delle singole porzioni del territorio non urbanizzato.

Per tali valutazioni si è assunto come riferimento la classificazione adottata dalla Regione Friuli Venezia Giulia per la redazione della Carta dei Suoli (2007) strumento alla base della quantificazione proposta per Pordenone dei Servizi Ecosistemici, rielaborata rispetto alle specifiche territoriali e le ulteriori evoluzioni avvenute dal 2007 ad oggi.

L'obiettivo della valutazione è restituire una mappatura, seppur indicativa, delle diverse funzioni che il sistema non urbanizzato svolge allo stato di fatto, individuando le eventuali criticità e le opportunità che potranno essere valorizzate all'interno di un progetto complessivo anche con individuazione di nuove alleanze tra agricoltura e città.

All'interno dei tre campi di indagine, suolo, aria ed acqua, è stata eseguita una valutazione rispetto a due diverse categorie di servizi ecosistemici, ritenute più rappresentative rispetto alle problematiche urbane e le criticità di Pordenone.

In particolare:

Componente Suolo

1. Biodiversità e valore ecologico

Valutazione qualitativa della biodiversità del sistema ambientale rispetto alla presenza di flora e fauna rapportate ai sistemi di connessione e polarità territoriali. Per tale dato si fa riferimento alla valutazione delle singole aree che compongono il mosaico del non costruito di Pordenone contenuto nella Carta della Natura redatta dalla Regione Friuli Venezia Giulia nel 2007.

2. Attività ricreative

Mappatura delle aree fruibili dai cittadini. Il dato è quantitativo e si riferisce alle sole aree che rispetto alla disciplina dei suoli vigente sono riconosciuti come ambiti pubblici di libera fruizione per attività ricreative e aggregative come Parchi e giardini pubblici.

Componente Aria

3. Mitigazione del micro clima urbano

Valutazione qualitativa delle aree che partecipano alla diminuzione del fenomeno delle isole di calore, tipico delle aree densamente urbanizzate. In particolare è stata valutata la capacità della vegetazione presente su

tali aree di produrre raffrescamento tramite evapotraspirazione e per la loro funzione di schermatura solare.

4. Sequestro di carbonio

Analisi qualitativa dell'apporto della vegetazione presente nelle diverse aree non urbanizzate in relazione alla capacità di assorbimento della CO₂ presente nell'atmosfera.

Componente Acqua

5. Protezione qualitativa delle acque sotterranee

Analisi quantitativa degli elementi che partecipano alla salvaguardia della qualità delle acque sotterranee, ossia alle porzioni di territorio che potenzialmente svolgono una funzione depurativa per le acque che vengono assorbite nel sottosuolo. A tal fine sono state valutate le porzioni di suolo non urbanizzato ricomprese all'interno delle fasce di rispetto dei pozzi di captazione per il consumo umano. Sono stati inoltre valutati gli ambiti territoriale che per le caratteristiche geologiche di alta permeabilità (ghiaia e sabbia, rif. Carta Litologica del sottosuolo - studio idrogeologia comunale 2012-2013) ed infine le porzioni di suolo libero interessate dalla presenza di risorgive.

6. Protezione qualitativa delle acque superficiali

Analisi quantitativa della presenza di ecosistemi che limitano il trasferimento di sostanze inquinanti nel sistema delle acque superficiali. A tal fine sono state quantificate le aree ricadenti nell'ambito di influenza di canali, rogge e risorgive (50 m) e le zone non edificate ricomprese nella fascia F del PAUL.

Carta della multifunzionalità dei suoli

Sulla base delle analisi sopra riportate è stata messa a punto una mappatura, seppur indicativa, della multifunzionalità degli spazi non costruiti con la finalità di individuare gli ambiti che svolgono, almeno potenzialmente servizi di carattere ecosistemico a supporto dell'area urbana. Questa individuazione è stata svolta attraverso la costruzione di una matrice che mette a sistema le diverse prestazioni emerse nelle analisi delle componenti terra, aria ed acqua. A seconda della molteplicità delle attività svolte la matrice conferisce una classe qualitativa alle singole aree.

Per la costruzione della carta di sintesi finale sono state considerate esclusivamente le porzioni di territorio che hanno prestazioni superiori o uguali alla classe Media così come definita nelle singole analisi qualitative (Biodiversità, mitigazione del microclima urbano e sequestro di carbonio).

24

STRUMENTI

Le città nello sviluppare i piani urbani per il proprio territorio, dedicano particolare attenzione allo studio degli strumenti per l'attuazione delle rispettive politiche urbanistiche.

Il nuovo PRGC di Pordenone conterrà al suo interno un insieme di strumenti per lo sviluppo urbano che innoveranno i sistemi e le procedure per la trasformazione urbana.

La crisi che sta interessando l'intero comparto immobiliare richiede l'adozione di tecniche innovative che consentano il riuso e la riqualificazione del tessuto urbano pordenonese.

In questo senso strumenti come la valutazione degli impatti generati da un potenziale intervento, la perequazione e la concorsualità consentiranno uno sviluppo del territorio più organico ed equilibrato rispetto al contesto esistente.

Una forte complementarità tra il Piano e i suoi strumenti favorirà una migliore gestione delle procedure e un più rapido raggiungimento degli obiettivi strategici che l'Amministrazione Comunale intenderà dare al proprio territorio.

25

VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

Studio delle scelte strategiche del territorio e dei rispettivi impatti

Il Progetto di Piano verrà costruito sulla base di una continua verifica degli impatti che le previsioni urbanistiche comportano.

La prima procedura è quella relativa alla Valutazione Ambientale Strategica che è chiamata a verificare la sostenibilità del piano, prima della sua definitiva approvazione.

La seconda procedura è invece contenuta nel piano ed ha l'obiettivo di adattare le principali scelte urbanistiche agli impatti cumulativi che emergeranno nel corso dell'attuazione dello strumento.

Alla verifica degli impatti cumulativi verranno infatti subordinati i criteri per definire l'edificabilità dei suoli e la sostenibilità degli interventi.

25.1 CRITERI PER DEFINIRE L'EDIFICABILITÀ DEI SUOLI E LA SOSTENIBILITÀ DEGLI INTERVENTI

Nel piano l'individuazione delle aree con potenzialità edificatoria dovrà essere giustificata in base alla loro localizzazione e alle loro specifiche caratteristiche a condizione che dette aree evidenzino specifiche caratteristiche ambientali e di sostenibilità.

La sostenibilità dell'intervento di trasformazione infatti deriva solo parzialmente dalle caratteristiche dell'area stessa ed è invece in larga misura determinata dagli effetti cumulativi che i nuovi interventi generano sul sistema urbano. La sostenibilità dell'intervento è quindi subordinata alla complessiva situazione ambientale del contesto di riferimento e può modificarsi in senso positivo o negativo al mutare di specifiche condizioni che si verificano nell'ecosistema urbano.

25.2 AREE DOVE POTENZIALMENTE È POSSIBILE EDIFICARE

Le aree dove è potenzialmente possibile edificare sono aree dove il piano ha verificato una serie di parametri che riguardano in maniera generale la possibile integrazione con il sistema urbano esistente ad esempio dal punto di vista dell'accessibilità e della presenza delle reti ed hanno caratteristiche tali da garantire la sicurezza e la salubrità dell'intervento.

25.3 CONDIZIONI CHE GARANTISCONO LA SOSTENIBILITÀ DELL'EDIFICAZIONE

Le condizioni che determinano la sostenibilità dell'edificazione dipendono invece in larga misura dagli impatti cumulativi che il nuovo intervento è in grado di generare sul sistema urbano esistente in relazione a:

- aumento del traffico veicolare
 - aumento delle emissioni
 - eccessivo carico rispetto alle reti esistenti (acquedotto, fognature, gas, energia elettrica ecc)
 - eccessivo aumento degli abitanti in relazione ai servizi di base esistenti
 - eccessivo aumento delle dimensioni del sistema urbano e contestuale diminuzione percentuale delle aree pubbliche fruibili.
-

26

PEREQUAZIONE COMPENSAZIONE INCENTIVAZIONE

Gli strumenti per
sostenere processi
di riqualificazione e
riorganizzazione urbana

Città dotata di servizi a costi sostenibili per l'Amministrazione pubblica e giustizia distributiva sono temi che caratterizzano il dibattito urbanistico non solo recente: non è questa la sede per affrontare la "storia" della perequazione nel nostro paese, però vale forse la pena ricordare che il suo uso ed il suo riconoscimento come strumento utile al fine della costruzione di una città dotata di servizi e con costi sostenibili per l'Amministrazione risale già alla cosiddetta "legge ponte" la n. 765 del 1967 con le lottizzazioni convenzionate.

Nel linguaggio urbanistico si intende generalmente per perequazione quel principio la cui applicazione tende ad ottenere due effetti concomitanti e speculari: la giustizia distributiva nei confronti dei proprietari dei suoli chiamati ad usi urbani e la formazione, senza espropri e spese, di un patrimonio pubblico di aree a servizio della collettività.

Si tratta, quindi, di uno strumento grazie al quale conciliare le richieste di edificazione dei privati con le necessità di reperire, con costi ed oneri per l'Amministrazione pubblica assai ridotti, aree all'uso pubblico, garantendo un contesto urbano adeguatamente, per quantità e qualità, dotato di servizi.

Ma è anche uno strumento attraverso il quale (ed in associazione alla compensazione e ad un adeguato sistema di incentivi) perseguire obiettivi di riqualificazione o ricomposizione paesaggistica dei tessuti urbani degradati e delle aree di frangia, di realizzazione di corridoi verdi di connessione tra città e territorio rurale, di salvaguardia di visuali significative e valorizzazione di emergenze paesaggistiche, di coerente

completamento del sistema del verde e degli spazi pubblici.

Al reperimento di aree destinate ad interventi di interesse pubblico o generale è legato anche il concetto di “compensazione” e di trasferimento di diritti edificatori, la tecnica che consente all’Amministrazione comunale di trovare un accordo con i proprietari in merito alla cessione gratuita delle aree destinate a servizi in cambio di diritti edificatori da utilizzarsi in ambiti adeguati e destinati a tale uso; ma la compensazione può diventare una risorsa preziosa anche nei processi di riqualificazione di aree storiche, per delocalizzare volumi in aree con minori problematiche di tipo morfologico ed ambientale.

Per quanto attiene al concetto di “incentivazione” ci si riferisce agli incentivi volumetrici superiori rispetto alla misura stabilita nel piano stesso cui possono godere gli interventi ricompresi in Piani Attuativi finalizzati alla riqualificazione urbana che presentino rilevanti benefici pubblici, aggiuntivi rispetto a quelli dovuti e coerenti con gli obiettivi fissati nel piano e gli interventi, anche non soggetti a piani attuativi, di edilizia bioclimatica e risparmio energetico.

Il meccanismo della perequazione è normalmente applicato nei Piani comunali seguendo tre soluzioni: perequazione tra comparti, perequazione di comparto e perequazione diffusa.

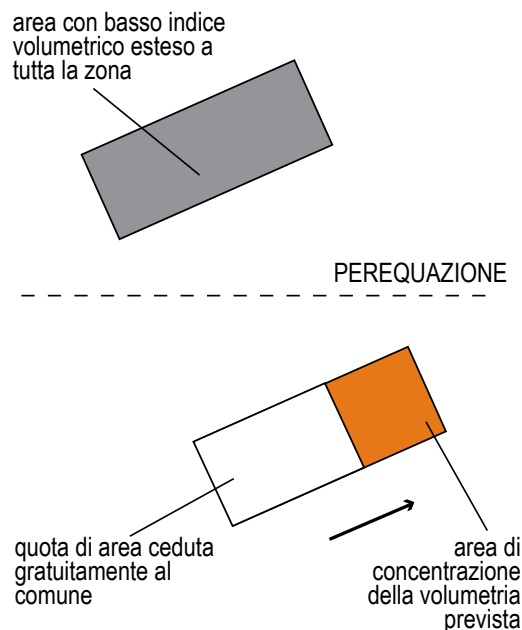
Ogni ambito di trasformazione (comparto) ha proprie regole di trasformazione e propri indici in base ai quali calcolare i volumi costruibili sul comparto in questione. Decisione questa assunta in virtù del fatto che le aree soggette a trasformazione hanno caratteristiche e vocazioni non omogenee che devono essere valorizzate e rispettate anche attraverso l’individuazione di regole ed indici di edificazione specifici. Questa prima regola è definita “perequazione tra comparti”.

La trasformazione all’interno di ogni comparto è subordinata alla definizione di un Piano Attuativo; all’interno di ogni comparto tutte le aree sono soggette allo stesso indice territoriale e i diritti edificatori sono equamente distribuiti all’interno dello stesso Piano Attuativo: le aree dove sorgeranno i servizi e quelle destinate alla residenza hanno lo stesso indice, la stessa capacità edificatoria. Questa modalità è definita “perequazione di comparto”.

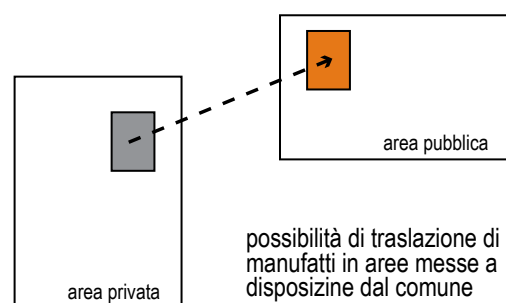
Ed infine la perequazione diffusa che si applica a specifiche categorie di aree di trasformazione e alle aree destinate a servizi e viabilità esterne ai comparti. A queste ultime è attribuita una capacità volumetrica che, nel momento in cui l’area viene ceduta al Comune per la realizzazione di servizi pubblici, si traduce in diritti volumetrici.

I diritti volumetrici che tali aree generano possono essere utilizzati solo al fine di consentire la realizzazione degli interventi di trasformazione all’interno delle aree di trasformazione.

L’edificazione nelle aree di Trasformazione è subordinata ad un meccanismo perequativo regolato da due indici, indice di zona e indice minimo di edificazione. La differenza tra tali indici definisce in ogni area la quota di volume da acquisire attraverso i diritti volumetrici creati dalle aree destinate a servizi o alla viabilità esterne ai comparti.



1. Modello perequativo



2. Modello compensativo

Uso dei diritti volumetrici per incentivare la diminuzione delle emissioni
Va infine sottolineato che i diritti volumetrici normalmente utilizzati per la perequazione urbanistica potrebbero costituire la forma attraverso la quale si attuano le incentivazioni per favorire il risparmio energetico del patrimonio edilizio esistente.

Il Piano Urbanistico potrebbe ad esempio prevedere che tutte le nuove volumetrie che vengono costruite nella città siano gravate da una quota percentuale di diritti volumetrici derivanti da interventi di efficientamento energetico già attuati. In questo modo la produzione di nuova rendita urbana contribuirebbe al risparmio energetico del patrimonio edilizio esistente e quindi alla diminuzione delle emissioni di CO₂.

Un meccanismo di questo genere sarebbe, di fatto, molto simile a quello applicato per i Certificati energetici dove, come abbiamo visto nei paragrafi precedenti, parte degli utili realizzati con i combustibili fossili vengono utilizzati per incentivare in vari modi la diminuzione delle emissioni.

La generalizzazione di questo meccanismo di finanziamento dell'efficientamento del patrimonio edilizio esistente produrrebbe inoltre un equilibrio economico tra gli interventi greenfield e brownfield diminuendo così le spinte al consumo di suolo.

Lo sviluppo della città attraverso un modello concorsoale

Il processo concorsoale, che è ormai in fase di applicazione in molti comuni emiliani, prevede di creare una concorrenzialità tra diverse possibili aree di trasformazione consentendo l'attuazione solo di quelle che meglio rispondono ai requisiti chiesti dall'Amministrazione.

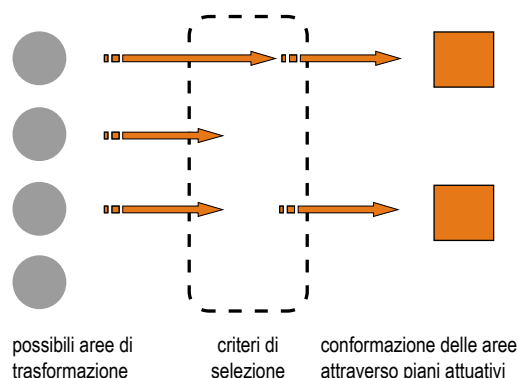
Per sviluppare questa soluzione il piano deve indicare le aree che, in base alle analisi condotte, sono urbanisticamente suscettibili di trasformazione, individuando al contempo la capacità insediativa che il piano stesso prevede come ottimale nel quinquennio di validità. Deve infine indicare i criteri in base ai quali effettuerà la scelta conformativa. Criteri che ovviamente devono essere determinati dall'interesse pubblico che però non corrisponde necessariamente ad un interesse diretto dell'Amministrazione ma che può riguardare più in generale aspetti ed elementi qualitativi dei progetti proposti.

La concorrenza diventa quindi la leva tecnica che permette al piano di assumere un ruolo effettivamente strategico nel governare l'attuazione dei processi urbani ma anche nel controllo della qualità degli interventi proposti.

Il tema del controllo della qualità finale degli interventi ha rappresentato almeno negli ultimi 30 anni l'obiettivo metodologico più rilevante ed ha innescato negli anni ottanta la disputa che contrapponeva Piano e Progetto, dove il piano era visto come un elemento di rigidità e di controllo puramente quantitativo, mentre il progetto veniva individuato come il momento in cui era possibile governare la qualità. Con il passare degli anni si è avuto modo di sperimentare molti piani e molti progetti,

ma si è ottenuto uno scarso aumento della qualità delle città. Si è quindi compreso che il nodo cruciale è rappresentato dal modo in cui si forma il costo del prodotto edilizio. La conformazione dei suoli dava infatti la certezza del diritto di costruire e quindi la quota riservata al prodotto edilizio era comprensibilmente la più bassa possibile.

Negli ultimi cinque anni del boom edilizio agli inizi del 2000 ad esempio il valore degli immobili è aumentato di circa il 100% ma la maggior parte di questo aumento è stata incamerata dalla rendita fondiaria riservando poco o nulla al miglioramento del prodotto. Molto diverso sarebbe invece il caso in cui il Piano prevedesse l'attuazione degli interventi proprio in funzione della qualità del prodotto. In questo caso infatti l'aumento dell'investimento sul prodotto non sarebbe considerato uno spreco ma un investimento necessario per far decollare l'operazione immobiliare nel suo complesso, sarebbe esteso a tutto il mercato e quindi non avrebbe ripercussioni sul valore finale del prodotto.



1. Concorsualità e non conformazione dei suoli

L'individuazione di aree suscettibili di edificazione, tuttavia, non comporterebbe conformazione dei suoli e rappresenterebbe piuttosto l'individuazione di aree che hanno caratteristiche e peculiarità che le renderebbero potenzialmente adatte alla trasformazione e al perseguimento degli obiettivi di Piano.

Il procedimento in base al quale scegliere gli interventi da attuare si basa su due filtri: la tipologia delle aree soggette a trasformazione e la qualità dell'intervento.

Il primo considera la tipologia di aree (aree già edificate, libere, ecc.) da utilizzare fino al raggiungimento della quantità volumetrica massima che il Piano ritiene sostenibile.

Il secondo entra nel merito delle caratteristiche progettuali della proposta di trasformazione al fine di verificarne l'effettiva capacità nel contribuire al miglioramento complessivo della qualità della vita e del contesto urbano.

Le proposte sono valutate attraverso un meccanismo di attribuzione di punteggi che porta a privilegiare interventi attenti a:

- sostenibilità ambientale (introduzione ed uso di sistemi atti a ridurre l'emissione di sostanze inquinanti, a ridurre i consumi energetici, ad usare fonti di energia rinnovabili, ecc.);
- miglioramento del contesto urbano (contributo alla riduzione della congestione urbana, realizzazione di servizi pubblici, attenzione all'organizzazione degli spazi comuni, ecc.);
- miglioramento della risposta della città ai fabbisogni abitativi e sociali in genere (previsione di quote di alloggi in affitto, di edilizia convenzionata, realizzazione di servizi per la collettività, ecc.).

Componenti del PRGC e flessibilità

La legislazione del Friuli Venezia Giulia suddivide il Piano Regolatore Comunale in due componenti diverse e complementari: quello del piano strutturale, dove si delineano gli obiettivi e le strategie urbanistiche, con valore di sistema, e quello del piano operativo, che traduce le strategie in azioni ed interventi concreti.

I livelli di conoscenza e i dettagli richiesti possono essere diversi per ognuna delle due componenti, consentendo così di controllare le diverse scale di azione senza trascurare soggetti e interessi probabilmente parziali ma comunque complementari alla costruzione di Piano.

Si tratta quindi di predisporre uno strumento urbanistico unitario con due componenti, Strutturale ed Operativo, che la legislazione regionale permette di interpretare in modo libero, precisando solo in modo generico il carattere dell'elaborato.

In questo quadro sembra particolarmente utile proporre una forma di piano che sviluppi con maggior ampiezza la Componente Strutturale del PRGC, ampliandone le potenzialità rispetto ai vecchi piani della l.r. 52/91 e si ponga già dall'inizio in una prospettiva moderna dove le due componenti di piano possano assumere anche vita autonoma.

28.1 IL PRGC - COMPONENTE STRUTTURALE

La componente strutturale assume rilevanza nella metodologia di piano per una serie di motivi:

- permette di verificare la coerenza delle scelte comunali con un quadro

di area sovralocale che comprenda la conurbazione pordenonese

- permette di interagire fin dalla prima fase con le scelte sovracomunali, in particolare dei Piani Regionali di settore e del Piano di Governo del Territorio.
- integra le scelte del territorio agricolo e gli aspetti di natura paesaggistica con i comuni di cintura

28.2 IL PRGC - COMPONENTE OPERATIVA

La Componente Operativa definisce le politiche e le azioni da mettere in campo su tutto il territorio e sugli edifici, illustrandone le motivazioni e la connessione con gli obiettivi, e definisce le modalità degli interventi, illustrando le prescrizioni cui ogni intervento deve essere sottoposto.

La parte operativa del PRGC, indica un'ampia varietà di procedure attuative a cui sia la gestione pubblica sia l'iniziativa privata potranno attingere e aggiunge alcuni strumenti innovativi ai quali è affidato il compito di stimolare un nuovo mercato immobiliare e garantire il corretto rapporto pubblico-privato.

La Componente Operativa può essere articolato in due "settori" e cinque sistemi principali:

- Il Piano dei Servizi : con il Sistema dei Servizi, della Mobilità e delle Infrastrutture
- La Struttura delle "Regole: con il Sistema Insediativo, Agricolo Ambientale e del Paesaggio

Il Piano dei Servizi è lo strumento chiamato a regolare il funzionamento della città pubblica. Individua le aree necessarie a rispondere alle esigenze della popolazione e definisce le politiche che si intende mettere in atto per raggiungere gli obiettivi indicati in materia.

Fra i temi di particolare rilevanza è da considerare quello delle risorse economiche, con cui si gioca la vera partita sui servizi, facendo , eventualmente, ricorso allo strumento della perequazione o ad altre forme di condizionamento delle trasformazioni.

A fianco a questo, gli oneri di urbanizzazione derivanti dalle trasformazioni, individuando le esigenze, determinandone il "prezzo" e stabilendo sulla base di quali criteri suddividerne i costi.

Per quanto riguarda l'infrastrutturazione del sottosuolo, per rendere concreto il rapporto fra trasformazione urbanistica ed efficientamento delle infrastrutture pubbliche esistenti e da realizzare, il Piano dei Servizi può essere integrato, con uno schema generale dello stato di fatto e dei progetti esistenti dei servizi nel sottosuolo; strumento da proporre per la città di Pordenone in quanto di grande utilità per il coordinamento degli interventi nel sottosuolo e nel soprassuolo.

La Struttura delle Regole, in relazione a quanto contenuto nella Componente Strutturale del PRGC, sviluppa i temi della città costruita, delle tutele e del sistema ambientale entro il quale la città stessa è inserita. Esso può essere suddiviso in tre settori:

- Il Sistema Insediativo: dove si impostano le politiche di riqualificazione e rivitalizzazione urbana, e di ridefinizione del rapporto del sistema agricolo e ambientale.
- Il Sistema Agricolo e Ambientale: dove si definiscono le politiche di

salvaguardia e di miglioramento delle caratteristiche agro ambientali del territorio e le possibili interferenze con il sistema insediativo.

- Il Piano Paesistico: dove si forniscono gli indirizzi e le prescrizioni per la valorizzazione e la salvaguardia degli elementi e del territorio.

28.3 FLESSIBILITÀ

In termini generali la flessibilità dovrà rappresentare per questo piano sia una modalità di gestione, sia un obiettivo di piano; ciò significa operare una semplificazione normativa, che permetta una limitazione dei modi e dei parametri di controllo dello sviluppo della città e consenta una maggiore diversificazione e libertà di funzioni insediabili, forme e varianti trasformatrici al fine di avvantaggiare interventi per l'iniziativa privata.

La verifica della sostenibilità e degli impatti di ogni iniziativa è solo parzialmente affidata a norme e zonizzazioni mentre vengono offerti percorsi di valutazione diversi e innovativi in un clima di sperimentazione che deve veder coinvolti operatori privati e pubblici ognuno per le sue competenze.

La strumentazione urbanistica conseguente alle previsioni legislative attualmente vigenti nella regione FVG viene utilizzata in questo piano valorizzandone tutti i contenuti di flessibilità che implicitamente essa ci permette.

La normativa urbanistica regionale vigente prevede la possibilità di correggere errori rilevabili nella stesura del PRGC, di aggiornare, revisionare il PRGC o i perimetri dei piani attuativi e semplificare le rispettive procedure attuative. La flessibilità non può investire aspetti strutturali o sostanziali del piano ed è meglio definita da un'apposita Relazione accompagnatoria sui criteri di flessibilità.

Accanto a queste forme di flessibilità grafico/normative il PRGC potrà introdurre un secondo modo di flessibilità che valorizzerà l'autonomia comunale e cioè potrà definire anticipatamente i criteri ed i modi che permetteranno di trasferire singole previsioni della Componente Strutturale del PRGC – non conformativa – nella Componente Operativa – conformativa – con Variante non sostanziale e quindi soggetta a solo iter comunale.

Il processo di Variante sarà condizionato da fattori diversi, come quelli innovativi della perequazione, della concorsualità o comunque da iter di valutazione e di contrattazione trasparente che la P.A. deciderà, ma dovrebbe così acquistare rapidità esecutiva e immediatezza attuativa; l'innovazione della forma del piano deve corrispondere ad una forma innovativa di pianificazione.

In particolare, negli strumenti attuativi in itinere o non ancora attuati, il combinato disposto delle scelte di inserimento nella componente strutturale o in quella operativa del piano con varianti di trasferimento negoziate, le pratiche di preverdissement e i meccanismi di perequazione, costituiranno una vasta serie di alternative che introdurranno una flessibilità controllata ma numerosa nelle scelte che può caratterizzare una seria "pianificazione in tempo di crisi" capace di rispondere all'incertezza di questi tempi.

GLOSSARIO

DdS

Documento di Sintesi

FVG

Friuli Venezia Giulia

SMART

Sostenibile Mobile Accogliente Resiliente Trasparente

SWOT

Strengths Weaknesses Opportunities Threats

PRGC

Piano Regolatore Generale Comunale

PAC

Piano di Attuazione Comunale

B/RU

Zone B di Riqualificazione Urbana

PAIL

Piano di Assetto Idrogeologico del fiume Livenza

PISUS

Piano Integrato di Sviluppo Urbano Sostenibile

PGT

Piano di Governo del Territorio (regionale)

CIMR

Centri di Interscambio Modale Regionale

PDT

Progetto del Territorio

PUIAP

Piano Urbanistico Intercomunale dell'Area Pordenonese

PIT

Programmi Integrati Territoriali

STL

Sistemi Territoriali Locali

VAS

Valutazione Ambientale Strategica

ECOAP

Eco-innovation Action Plan

ETAP

Environmental Technologies Action Plan

ICT

Information and Communication Technology

PES

Pagamenti per i Servizi Ecosistemici

ATAP

Azienda di Trasporti dell'Area Pordenonese

ATER

Agenzia Territoriale per l'Edilizia Residenziale provinciale

TPL

Trasporto Pubblico Locale

FONTI

Bilancio Sociale e ambientale 2011 _ Comune di Pordenone

Censimento Generale dell'agricoltura 2010 _ ISTAT Istituto Nazionale di statistica

Indagine trimestrale CCIAA _ Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Pordenone

Rapporto finale _ Osservatorio Politiche Abitative della Provincia di Pordenone

Relazione sullo stato dell'incidentalità in Friuli Venezia Giulia _ Centro regionale di monitoraggio della sicurezza stradale

Studio Socio Economico _ Società Tolomeo Studi e Ricerche Srl

Testo Unico _ Uffici Tecnici del Comune di Pordenone

COMUNE DI PORDENONE
Assessorato all'urbanistica e alla pianificazione del territorio
Settore V- Assetto Territoriale

PORDENONE PRGC
DOCUMENTO DI SINTESI

Il presente documento, insieme alle tavole grafiche allegate,
costituiscono una prima analisi del territorio pordenonese utile
all'elaborazione del nuovo Piano Regolatore Generale Comunale.

Gruppo di lavoro per il nuovo PRGC
arch. Massimo Giuliani (*Capogruppo ATI*), arch. Michele Brunello
(Dontstop Architettura), ing. Emilio Cremona, ing. Gianluigi Sartorio,
arch. Marco Tosca, arch. Corrado Longa, arch. Giulia Dogliotti
arch. Vera Bertoglio, ing. Flavio Piva (consulente)

Versione del 03/03/2014



PRGC PORDENONE
ENERGIE PER LA CITTA'