PGT

REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

Piano del Governo del Territorio

Variante 1



STL 08

CARTA DI IDENTITÀ TERRITORIALE

PEDEMONTANA PORDENONESE

Ottobre 2026

07.8

REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE
E TERRITORIO

PIANO del GOVERNO del TERRITORIO

VARIANTE 1

STL 08 CARTA DI IDENTITÀ TERRITORIALE

PEDEMONTANA PORDENONESE

Ottobre 2026

PIANO DEL GOVERNO DEL TERRITORIO

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

ASSESSORATO ALLE INFRASTRUTTURE E TERRITORIO

Cristina Amirante, assessore

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE E TERRITORIO

Magda Uliana, direttore centrale infrastrutture e territorio

SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PAESAGGISTICA

Cristina Albery, responsabile del servizio pianificazione territoriale e paesaggistica

Davide Fabris

Emiliano Francescut

Raffaella Gelleti

Daniel Jarc

Erika Kosuta

Benedetta Rollo

Lisa Rossitti

Emanuela Snidaro

GRUPPO TECNICO INTERDIREZIONALE

Il Piano è stato redatto avvalendosi del supporto del Gruppo tecnico interdirezionale denominato "Gruppo tecnico di Lavoro: Il piano di governo del territorio - PGT" costituito con decreto n. 21737/GRFVG del 08/05/2024, aggiornato con successivo decreto n. 56095/GRFVG del 24/10/2025

Direzione centrale infrastrutture e territorio - Direzione centrale patrimonio, demanio, servizi generali e sistemi informativi - Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche - Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile - Direzione centrale attività produttive e turismo - Direzione centrale cultura e sport - Direzione centrale salute, politiche sociali e disabilità

COLLABORAZIONE CON IL SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PAESAGGISTICA

Comunità di Montagna della Carnia, Servizio Pianificazione e Sviluppo territoriale - supporto alla gestione dati e cartografia

Università degli Studi di Udine, Dipartimento Politecnico di Ingegneria e Architettura DPIA - consulente per la definizione degli elementi strutturali, strategici e processi per il futuro del territorio. Giulia Fini *(responsabile scientifico)*

Università degli Studi di Udine, Dipartimento Politecnico di Ingegneria e Architettura DPIA - consulente per la definizione delle componenti di rigenerazione territoriale. Alberto Sdegno *(responsabile scientifico 07/2024-07/2025)*, Giulia Fini *(responsabile scientifico 07/2025-01/2026)*

Università degli Studi di Udine, Dipartimento Politecnico di Ingegneria e Architettura DPIA - consulente per lo studio delle aree industriali. Giovanni La Varra *(responsabile scientifico)*

Università degli Studi di Udine, Dipartimento di Scienze Agroalimentari, Ambientali e Animali DI4A - consulente per lo studio dell'infrastruttura verde e blu. Maurizia Sigura *(responsabile scientifico)*

Sapienza Università di Roma, Centro interdipartimentale FO.CU.S. Formazione Cultura Storia - consulente per lo studio sul contenimento e azzeramento del consumo di suolo e il cambiamento climatico. Fabrizio Tucci *(responsabile scientifico)*

Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile - consulente per attività di supporto alle tematiche della sostenibilità ambientale, della resilienza territoriale e climatica e della consultazione pubblica. Edo Ronchi *(responsabile scientifico)*

CORDE architetti associati - consulente per lo studio delle aree militari dismesse

LIFT - Laboratorio di Ingegneria Ferroviaria e Traffico - consulente per l'ambito del trasporto ferroviario. Giovanni Longo *(direttore scientifico)*

Consulente per il sistema infrastrutturale stradale. Fiorella Honsell

Consulente per l'ambito della logistica. Paolo Sartor

Consulente per i temi legati alla perequazione urbanistica e compensazione. Marco Tosca

2021/2024 – Tematiche di analisi territoriale

Università degli Studi di Udine, Dipartimento di Scienze Agroalimentari, Ambientali e Animali DI4A - mappatura dei servizi ecosistemici

Università degli Studi di Udine, Dipartimento Politecnico di Ingegneria e Architettura DPIA - pianificazione d'area vasta

Università degli Studi di Udine, Dipartimento Politecnico di Ingegneria e Architettura DPIA - studio dei progetti di territorio

Università degli Studi di Trieste, Dipartimento di Scienze Economiche, Aziendali, Matematiche e Statistiche DEAMS - contesto demografico e socio-economico regionale

Università degli Studi di Trieste, Dipartimento di Ingegneria e Architettura DIA - sistema infrastrutturale per la logistica

Università di Trieste, Dipartimento di Ingegneria e Architettura DIA - analisi del sistema insediativo

Università IUAV di Venezia, Dipartimento di Culture del progetto Dcp - adattamento al cambiamento climatico e resilienza territoriale

---

CONSULENTI PER LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

Valutazione ambientale strategica (VAS) - Germana Bodi

Studio di incidenza ambientale (VIncA) - Marco Vecchiato

Foto di copertina

Gruppo monte Coglians con rifugio Marinelli - © Devis Sole

Castello di Colloredo di Monte Albano - © Devis Sole

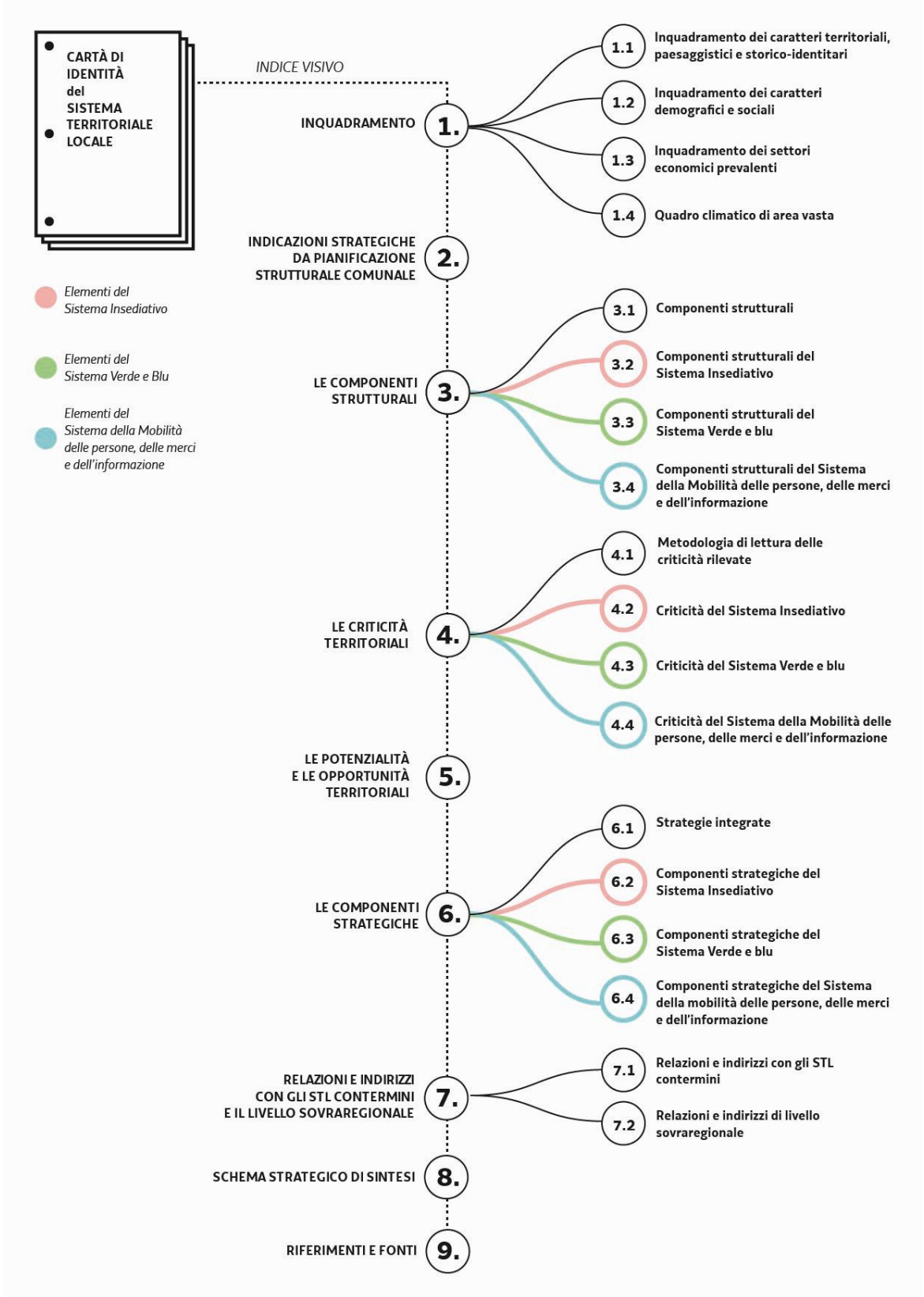
Pordenone - Archivio interno

Castello di Miramare con golfo di Trieste - © Devis Sole

SOMMARIO

1. INQUADRAMENTO 9
   1.1. Inquadramento dei caratteri territoriali, paesaggistici e storico-identitari 9
   1.2. Inquadramento dei caratteri demografici e sociali 10
   1.3. Inquadramento dei settori economici prevalenti 13
   1.4. Quadro climatico di area vasta 15
2. LA PIANIFICAZIONE VIGENTE 17
3. LE COMPONENTI STRUTTURALI 20
   3.1. Componenti strutturali del Sistema Insediativo 21
   3.2. Componenti strutturali del Sistema Verde e blu 23
   3.3. Componenti strutturali del Sistema della Mobilità delle persone, delle merci e dell'informazione 25
4. LE CRITICITÀ TERRITORIALI 28
   4.1. Metodologia di lettura delle criticità rilevate 28
   4.2. Criticità del Sistema Insediativo 29
   4.3. Criticità del Sistema Verde e blu 34
   4.4. Criticità del Sistema della Mobilità delle persone, delle merci e dell'informazione 39
5. LE POTENZIALITÀ E LE OPPORTUNITA TERRITORIALI 45
6. LE COMPONENTI STRATEGICHE 48
   6.1. Strategie integrate 48
   6.2. Componenti strategiche del Sistema insediativo 49
   6.3. Componenti strategiche del Sistema verde e blu 59
   6.4. Componenti strategiche del Sistema della Mobilità delle persone, delle merci e dell'informazione 62
7. RELAZIONI E INDIRIZZI CON GLI STL CONTERMINI E IL LIVELLO SOVRAREGIONALE 66
   7.1. Relazioni e indirizzi con i STL contermini 66
   7.2. Relazioni e indirizzi di livello sovraregionale 66
8. SCHEMA STRATEGICO DI SINTESI 68
9. RIFERIMENTI E FONTI 69

INDICE VISIVO CARTA DI IDENTITÀ STL 08



1. INQUADRAMENTO

Il **STL 08 – Pedemontana pordenonese** comprende i Comuni di Andreis, Arba, Aviano, Barcis, Budoia, Caneva, Castelnovo del Friuli, Cavasso Nuovo, Cimolais, Claut, Clauzetto, Erto e Casso, Fanna, Frisanco, Maniago, Meduno, Montereale Valcellina, Pinzano al Tagliamento, Polcenigo, Sequals, Spilimbergo, Tramonti di Sopra, Tramonti di Sotto, Travesio, Vajont, Vito d'Asio, Vivaro. L'STL si caratterizza per un ambito territoriale montano e un ambito pedemontano con rilevanti differenze insediative e socio-economiche tra le due realtà.

1.1. Inquadramento dei caratteri territoriali, paesaggistici e storico-identitari

Il territorio del STL 08 è tra i più estesi e diversificati dell'intera regione, ricadendo entro tre Ambiti di paesaggio del PPR-FVG [1] che ne restituiscono un transetto pressoché completo dalle Dolomiti alla pianura: l'AP 3 "Alte valli occidentali" (Andreis, Barcis, Cimolais, Claut, Clauzetto, Erto e Casso, Frisanco, Tramonti di Sopra, Tramonti di Sotto, Vito d'Asio), l'AP 4 "Pedemontana occidentale" (Aviano, Budoia, Caneva, Castelnovo del Friuli, Cavasso Nuovo, Fanna, Maniago, Meduno, Montereale Valcellina, Pinzano al Tagliamento, Polcenigo, Sequals, Travesio, in parte o per intero) e l'AP 7 "Alta pianura pordenonese" (Arba, Spilimbergo, Vajont, Vivaro, oltre a porzioni di Aviano, Budoia, Maniago e Montereale Valcellina).
L'ambito montano racchiude il cuore delle Dolomiti Friulane, riconosciute dall'UNESCO quale componente del sito seriale "Dolomiti" e in gran parte ricomprese nel Parco naturale regionale delle Dolomiti Friulane e nella Riserva naturale della Forra del Cellina. Un territorio di eccezionale naturalità, dominato dalla Cima dei Preti (2.703 m) e da un paesaggio di grande valore geologico, entro cui si distendono il lago di Barcis, di origine artificiale ma oggi elemento paesaggistico identitario, e i piccoli borghi alpini di Claut, Cimolais, Andreis, Frisanco, Clauzetto, Tramonti di Sopra e di Sotto, caratterizzati da un'architettura spontanea in pietra tra le meglio conservate dell'arco alpino friulano, oggi segnata da un marcato spopolamento montano.
Un capitolo identitario del tutto peculiare, e di rilevanza storica nazionale, è costituito dalla frana e dal disastro del Vajont: nella notte del 9 ottobre 1963, un'enorme frana staccatasi dal monte Toc precipitò nell'invaso della diga, generando un'onda che si abbatté sulle frazioni di Erto e Casso poste alle quote inferiori, causando 128 vittime. Il paesaggio della valle conserva ancora oggi, nella grande nicchia di distacco visibile sul versante del Toc, una ferita ancora leggibile a distanza di oltre sessant'anni; l'abitato di Erto Vecchia, in parte abbandonato, e il comune di Vajont, sorto ex novo nella bassa pianura pordenonese per accogliere le famiglie superstiti provenienti dal versante veneto, costituiscono le due facce, montana e di pianura, di uno stesso evento che ha segnato in profondità l'identità dell'intero sistema territoriale.
Nella fascia pedemontana il paesaggio muta radicalmente carattere, articolandosi attorno a borghi di soglia di antica formazione: Polcenigo, con le sorgenti carsiche del Gorgazzo e della Santissima – quest'ultima riconosciuta come sorgente della Livenza –, Aviano, ai piedi dell'altopiano del Piancavallo, storica stazione turistica invernale ed estiva, e Maniago, che dall'XI secolo fu sede del castello dei Signori di Maniago e che ha sviluppato, a partire da un'antica tradizione di fabbri e battiferro legata alla disponibilità di acqua e minerale, la celebre lavorazione delle coltellerie, oggi celebrata nel locale Museo dell'arte fabbrile. Il territorio pedemontano conserva, inoltre, un ricco patrimonio di opifici idraulici storici – mulini, filande, gualchiere – legati allo sfruttamento delle rogge derivate dal Cellina e dal Meduna, oggi

[1] PPR-FVG, Schede degli Ambiti di paesaggio 3 – Alte valli occidentali, 4 – Pedemontana occidentale, 7 – Alta pianura pordenonese.

in parte recuperati a fini museali ed ecomuseali nell'ambito dell'Ecomuseo regionale delle Dolomiti Friulane "Lis Aganis".
Verso la pianura, entro l'Alta pianura pordenonese, il paesaggio si apre nei terrazzi ghiaiosi tipici dell'alta pianura friulano-pordenonese, con le caratteristiche praterie magre residuali. Spilimbergo, città murata di origine medievale con il suo castello e la Torre Orientale, rappresenta il principale polo storico-identitario dell'ambito, sede peraltro della rinomata Scuola Mosaicisti del Friuli, istituzione di fama internazionale per l'arte del mosaico; Arba e Vivaro completano, con i loro nuclei rurali, il quadro insediativo di questa fascia di pianura, storicamente segnata dal passaggio del Tagliamento e dei suoi conoidi ghiaiosi.
Il sistema della mobilità del STL 08 si è storicamente organizzato lungo le direttrici vallive che risalgono dalla pianura verso la montagna: la Val Cellina, oggi percorsa dalla SS251 "della Val Cellina e del Passo della Mauria", ha rappresentato per secoli la via di accesso alle Dolomiti Friulane, mentre la SS464 collega Spilimbergo a Maniago lungo il piede dei rilievi. Il Ponte della Delizia, tra Spilimbergo e Dignano, costituisce ancora oggi una delle infrastrutture storiche di attraversamento del Tagliamento di maggior rilievo per l'intero territorio pordenonese.

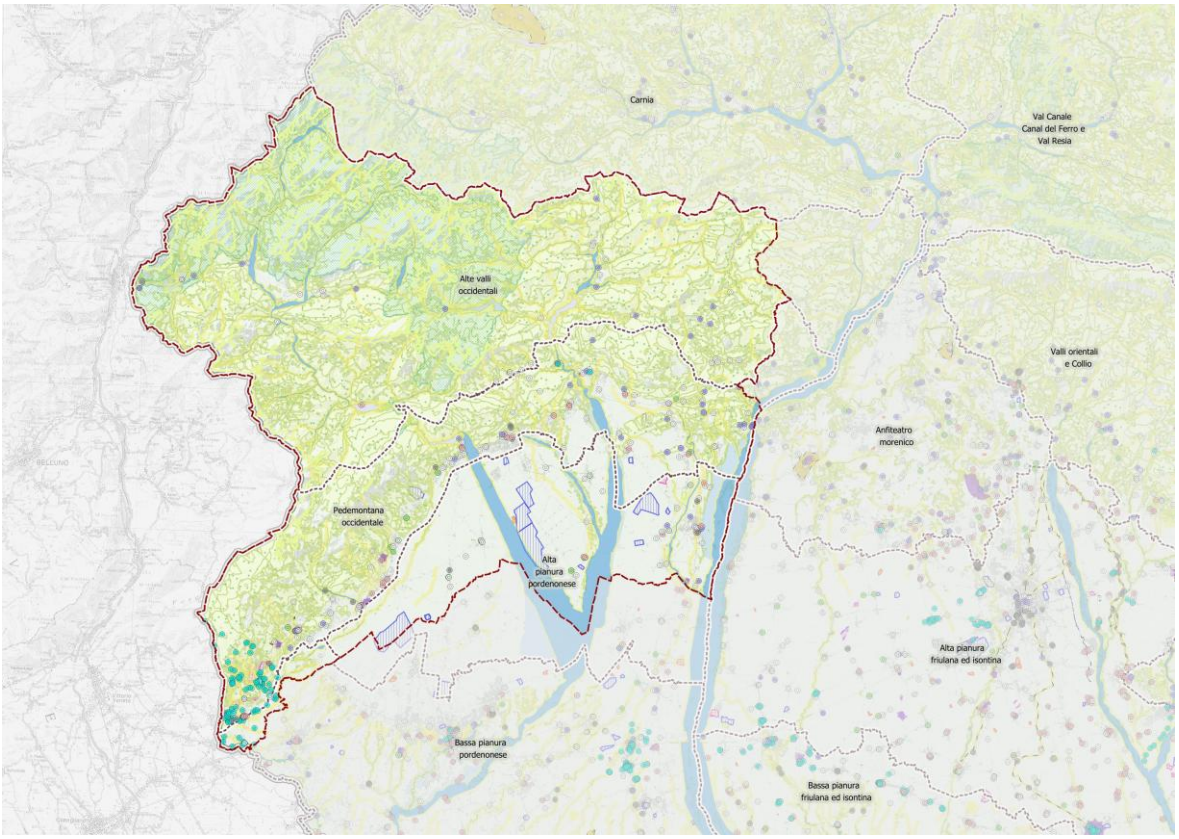


Fig. 1.1 - Inquadramento PPR - Parte Statutaria integrata con la Rete dei Beni culturali

1.2. Inquadramento dei caratteri demografici e sociali

Il territorio montano e pedemontano a nord di Pordenone conta **67.558 residenti**, secondo i dati ISTAT relativi alla popolazione residente al 1° gennaio 2025[2]. La distribuzione della popolazione si concentra prevalentemente nei Comuni di pianura, tra i quali prevalgono i due centri di Spilimbergo e Maniago, con 11.799 e 11.444 abitanti ciascuno, con densità abitativa analoga, ovvero 165 abitanti per chilometro quadrato. Per popolazione emergono a seguire i comuni di Aviano e Caneva con 8.973 e 6.194 abitanti

[2] ISTAT, *Popolazione residente per sesso, età e stato civile al 1° gennaio*, Demo – Demografia in cifre, anni 2019–2026.

ciascuno. I Comuni dell'arco pedemontano quali Montereale, Polcenigo, Budoia, Sequals e Travesio, contano una popolazione che va dai 4.187 abitanti ai 1.809 abitanti. Il resto del territorio è costituto da piccoli centri montani che contano una popolazione inferiore ai 1.000 abitanti per centro. Nei primi nove Comuni sopra menzionati si concentra la maggior parte della popolazione, con circa 52.000 abitanti residenti, mentre nei restanti 18 Comuni, con carattere principalmente montano, si contano circa 15.000 abitanti residenti.

Con riferimento a questo inquadramento, si ritiene utile richiamare anche un'ulteriore fonte rispetto al solo dato demografico, che leghi con una prospettiva più ampia le dinamiche sociali al territorio, oltre la definizione amministrativa e il numero di abitanti residenti. Il riferimento è alla classificazione territoriale definita nella Strategia Nazionale per le Aree Interne SNAI, elaborata nella Mappa Aree Interne AI 2020, con aggiornamento e consolidamento al 2022, e valida per il ciclo di programmazione 2021-2027[3]. Questa lettura è definita considerando il grado di accessibilità dei Comuni rispetto ai servizi fondamentali, come scuole, trasporti e sanità, e propone una classificazione basata sulla variabile continua della distanza in minuti di percorrenza dal Polo o Polo Intercomunale più prossimo. I comuni sono classificati come: Cintura (i), Intermedio (ii), Periferico (iii), Ultra-periferico (iv), Polo e Polo intercomunale (v, vi).

Un ulteriore livello di analisi, legato al precedente, è rappresentato dalle più recenti Aree di Progetto SNAI 2021-2027, che rappresentano aggregazioni territoriali selezionate per diventare oggetto di programmazione strategica[4]. Il quadro normativo regionale riconosce quattro Aree Interne regionali selezionate per la programmazione 2021-2027, definite tramite DGR 767/2024 e 1034/2024: Alta Carnia, Valli del Torre e Valli del Natisone, Dolomiti Friulane e Val Canale - Canal del Ferro.

Con riferimento alla classificazione SNAI, Spilimbergo, Aviano, Caneva, Montereale Valcellina, Polcenigo, Budoia e Vivaro sono classificati come centri "C-Cintura". Quattordici Comuni sono classificati come "D-Intermedio", tra i quali Maniago, Pinzano e i piccoli Comuni della fascia sud della montagna. I sei comuni nel cuore dell'area montana, a confine con la Carnia, sono classificati come "E-Periferici". Il tempo di percorrenza medio è di 35 minuti e aumenta progressivamente in relazione alla classificazione SNAI. La maggior parte dei comuni hanno come destinazione prevalente il comune di Pordenone; i Comuni di Spilimbergo, Travesio, Pinzano al Tagliamento, Castelnuovo del Friuli, Vito d'Asio e Clauzetto hanno come destinazione prevalente Codroipo. Mentre i Comuni di Erto e Casso, Claut e Cimolais hanno come destinazione Belluno.

Le deliberazioni DGR 767/2024 e DGR 1034/2024 di cui sopra, che definiscono le linee essenziali delle strategie territoriali per lo sviluppo e il supporto delle aree interne individuano i Comuni di Montereale Valcellina, Vajont, Maniago, Vivaro, Arba, Sequals, Fanna, Cavasso Nuovo, Barcis, Andreis, Frisanco, Claut, Cimolais, Erto e Casso, Tramonti di Sopra, Tramonti di Sotto, Meduno, Castelnovo del Friuli, Travesio, Pinzano al Tagliamento, Clauzetto, Vito d'Asio come l'area interna delle "Dolomiti Friulane".

La Fig. 1.2 restituisce questa articolazione, che segue la transizione dalla pianura alla montagna: i Comuni di Cintura si collocano nella fascia pedemontana meridionale, gli Intermedi nella fascia della bassa montagna e i Periferici nel cuore dell'area montana, al confine con la Carnia. L'Area Interna Dolomiti Friulane e le zone svantaggiate di montagna comprendono gran parte del territorio, ad eccezione della pianura tra Aviano, Spilimbergo e il Tagliamento.

Nel complesso, i dati ISTAT riguardanti la demografia del STL e la classificazione SNAI delineano il quadro di un Sistema territoriale complesso, caratterizzato da diverse peculiarità paesaggistiche, tra le quali prevale la forte componente della montagna. Non risalta un unico polo attrattore per grandezza o per

[3] Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI), Dipartimento per le Politiche di Coesione e per il Sud, *Aggiornamento 2020 della Mappa delle Aree Interne*, Nota tecnica, febbraio 2022.

[4] Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI), Dipartimento per le Politiche di Coesione e per il Sud, *Piano Strategico Nazionale delle Aree Interne 2021-2027 e Allegati*.

attrattività giornaliera, ma bensì una rete di piccoli e pochi centri medi sparsi. Emerge la presenza dei centri di Spilimbergo e Maniago, i quali tuttavia non catalizzano la mobilità interna del territorio che invece presenta forti relazioni con i poli di Codroipo, Pordenone e marginalmente Belluno.
Il sistema il territorio è caratterizzato da centri montani molto piccoli e con una localizzazione sparsa, interessati da tempo da processi di marcato spopolamento. Tale fenomeno risulta noto alle Istituzioni regionali, le quali hanno provveduto alla definizione dell'Area Interna "Dolomiti Friulane" all'interno del quadro mirato alla programmazione strategica richiamata.

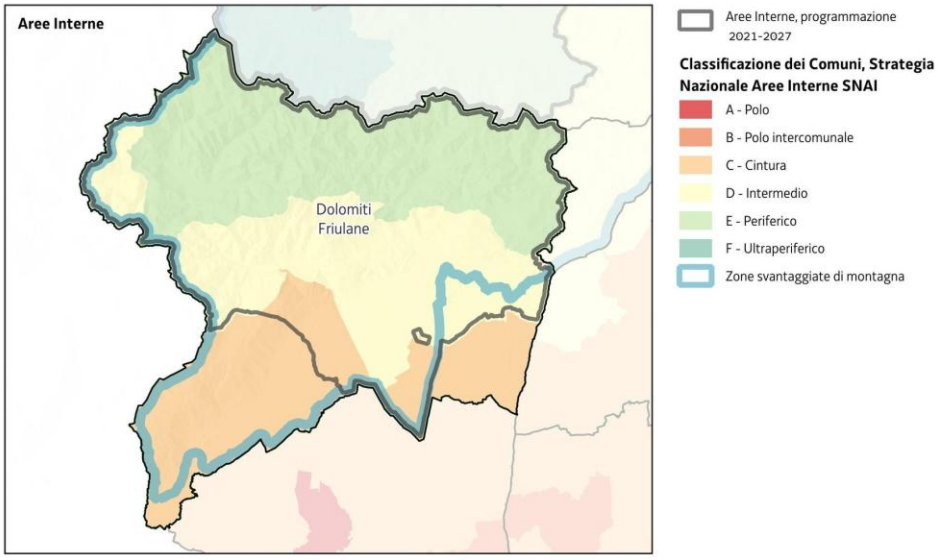
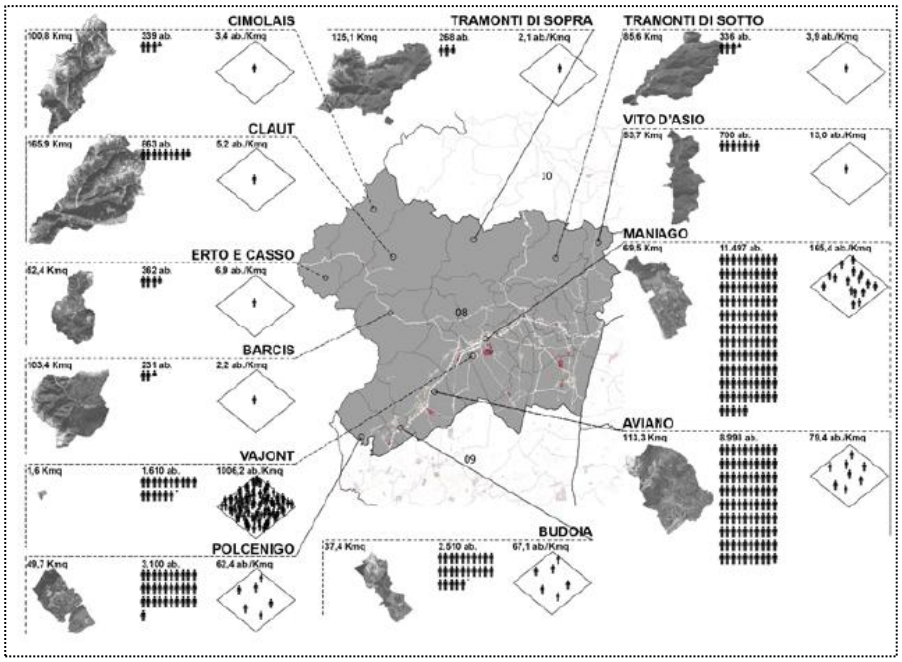


Fig. 1.2. Classificazione dei Comuni dello STL 08 secondo la Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI), Area Interna Dolomiti Friulane della programmazione 2021-2027 e zone svantaggiate di montagna. *Fonte: Mappa Aree Interne 2020, aggiornamento 2022. Elaborazione Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, DPIA Università di Udine.*



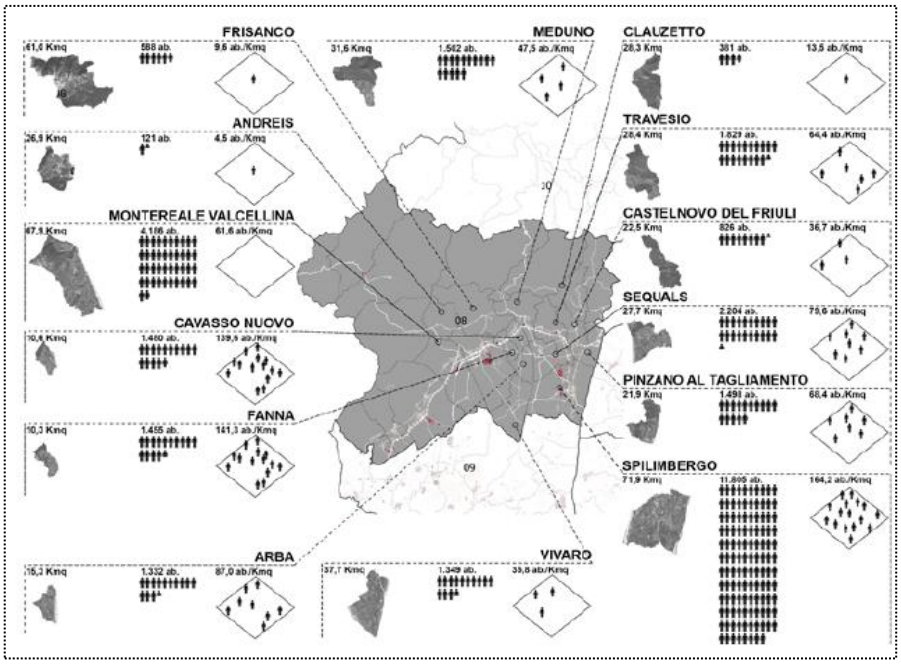


Fig. 1.3. I Comuni del STL 08: estensione territoriale, numero di abitanti residenti, densità in ab/kmq. Dati ISTAT 2024. Fonte: *Il paesaggio della manifattura. Ricerche progettuali per il PGT del Friuli Venezia Giulia*, responsabile scientifico prof. G. La Varra. Rielaborazione Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.

1.3. Inquadramento dei settori economici prevalenti

I dati elaborati e pubblicati dal Centro Studi della Camera di Commercio Pordenone-Udine su fonti InfoCamere e INPS - relativi alla struttura imprenditoriale, alle localizzazioni attive e agli addetti totali, aggiornati al 2025 - permettono di declinare un quadro della situazione attuale dei settori economici prevalenti del STL[5].

Sotto il profilo delle localizzazioni attive, il settore dell'agricoltura, silvicoltura e pesca risulta essere quello maggiormente diffuso, con una presenza capillare nei diversi Comuni e una particolare rilevanza nei territori rurali e montani quali Budoia, Caneva, Cavasso Nuovo, Clauzetto, Sequals, Fanna, Frisanco, Montereale Valcellina, Meduno, Pinzano al Tagliamento, Polcenigo, Tramonti di Sopra, Travesio e Vito d'Asio.

Tale distribuzione conferma la permanenza di una matrice agricola diffusa legata ai diversi ambiti agricolo, forestale e della pesca. Il settore delle Costruzioni presenta una significativa diffusione territoriale. Il Commercio all'ingrosso e al dettaglio vede una particolare concentrazione nei principali centri urbani e nei comuni, Maniago e Spilimbergo, che costituiscono i principali poli economici del STL anche in relazione alla consistenza complessiva delle localizzazioni e degli addetti. La Manifattura risulta avere un peso occupazionale particolarmente rilevante. Il settore concentra infatti oltre un terzo degli addetti complessivi del STL, evidenziando una struttura produttiva caratterizzata dalla presenza di insediamenti di dimensione significativa. Nei centri di Meduno, Spilimbergo, Sequals, Polcenigo e Caneva un numero relativamente contenuto di localizzazioni concentra una quota significativa dell'occupazione.

La struttura economica dello STL 08 evidenzia inoltre **una differenziazione tra il settore pedemontano-produttivo e i territori montani più interni**. Nei primi, e in particolare **nei Comuni di Maniago, Spilimbergo e nei centri produttivi limitrofi, si concentra una quota rilevante delle attività manifatturiere, commerciali e dei servizi**. Nei Comuni montani, caratterizzati da una minore

[5] I dati utilizzati, riferiti al 30 giugno 2026, sono elaborati dal Centro Studi della Camera di Commercio Pordenone-Udine su dati InfoCamere e INPS.

consistenza complessiva delle attività e degli addetti, assumono invece maggiore rilevanza relativa le attività legate all'agricoltura, alla silvicoltura, alla ricettività e alla ristorazione, che contribuiscono a mantenere una base economica maggiormente connessa alle risorse territoriali e paesaggistiche.
Nella fascia pedemontana e di alta pianura la componente agricola comprende una viticoltura organizzata in due denominazioni (Fig. 1.4). La DOC Friuli Grave interessa la pianura tra il Cellina, il Meduna e il Tagliamento, su suoli prevalentemente ghiaiosi e alluvionali; vi rientra il comparto vivaistico-viticolo di Rauscedo, affermato a livello internazionale nella produzione di barbatelle. Nel settore sud-occidentale, al confine con il Veneto, l'IGT Alto Livenza, riconosciuta nel 1995 e legata a una tradizione documentata fin dal XIII secolo, interessa le aree collinari di origine alluvionale tra i 100 e i 300 metri di quota, con vini bianchi e rossi da varietà autoctone e internazionali. Il territorio rientra inoltre nelle denominazioni di scala regionale e interregionale della DOC Prosecco e delle IGT Trevenezie e Venezia Giulia.

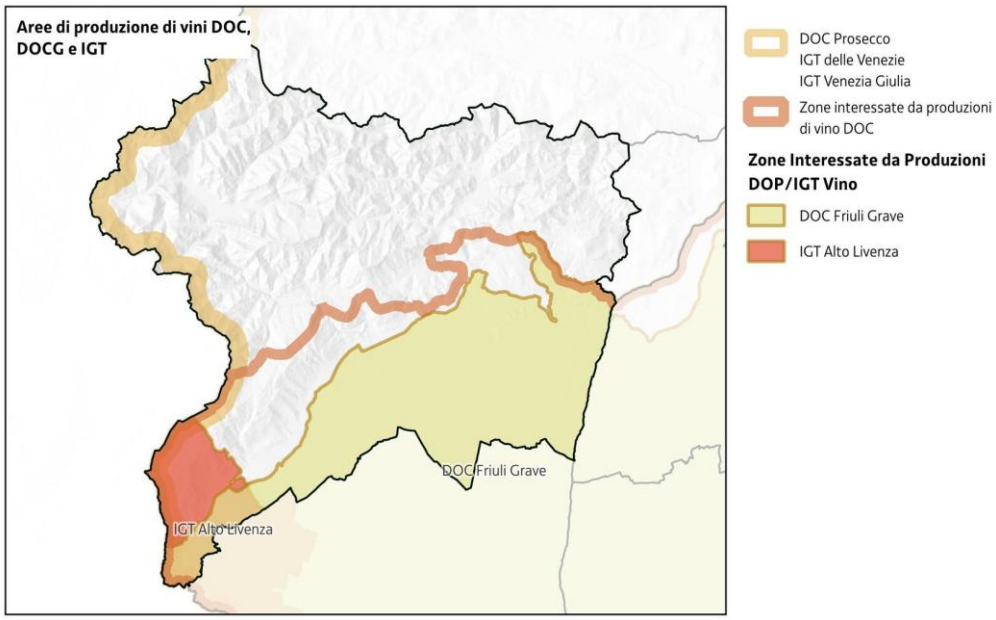


Fig. 1.4. Aree di produzione di vini DOC, DOCG e IGT nello STL 08. *Elaborazione Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, DPIA Università di Udine.*

La produzione agroalimentare più distintiva dello STL è la Pitina IGP, prodotto tradizionale delle valli montane a nord di Pordenone, nato come metodo di conservazione delle carni ovine, caprine e di selvaggina (Fig. 1.5). La zona di produzione comprende esclusivamente i Comuni di Andreis, Barcis, Cavasso Nuovo, Cimolais, Claut, Erto e Casso, Frisanco, Maniago, Meduno, Montereale Valcellina, Tramonti di Sopra e Tramonti di Sotto. L'impasto, di carni magre con una componente grassa suina, sale, pepe nero e aglio, viene modellato in forme semisferiche, ricoperto di farina di mais e affumicato, secondo una tecnica della tradizione domestica delle comunità montane; tutelata anche dal presidio Slow Food, la Pitina testimonia il legame tra risorse locali, tecniche di conservazione e cultura della montagna pordenonese. Il territorio ricade inoltre nelle aree di produzione di denominazioni di scala regionale o sovraregionale, come il Montasio DOP e i Salamini italiani alla cacciatora DOP.

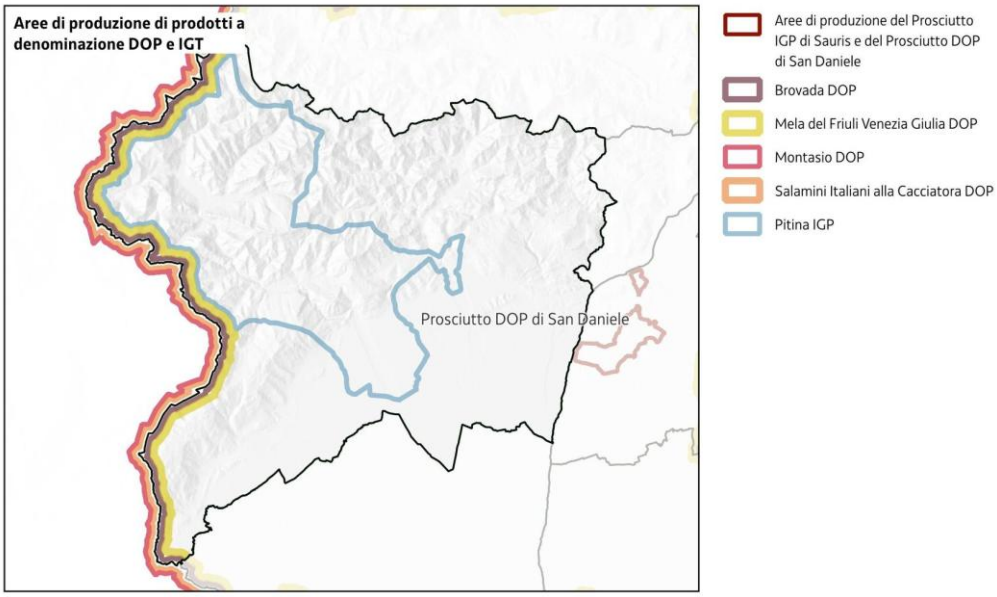


Fig. 1.5. Aree di produzione di prodotti agroalimentari a denominazione DOP e IGP nello STL 08. Elaborazione Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, DPIA Università di Udine.

1.4. Quadro climatico di area vasta

Dall'analisi delle vulnerabilità climatiche allo stato attuale e previsionale il STL 08 si pone in una situazione di attenzione media rispetto all'andamento regionale.
Nella valutazione degli indicatori dei cambiamenti climatici ed eventi meteorologici estremi ed eventi geologici improvvisi si riscontra una tendenza alla diminuzione dei giorni con ventosità estrema; un aumento delle temperature relativamente modesto, un aumento di giorni senza pioggia. Dal punto di vista idrogeologico, il STL 08 è caratterizzato dalla presenza dei fiumi Tagliamento e Meduna e dei loro affluenti, che presentano un leggero aumento di portata. Permane quindi il rischio alluvionale e il rischio frane alto, soprattutto nella parte sud del STL. È presente un alto rischio incendi boschivi, in aumento.
La topografia e il grado di urbanizzazione inducono una notevole variabilità spaziale della SUHI. Durante il giorno, i centri urbani di pianura e le aree industriali mostrano anomalie termiche elevate, in contrasto con le aree montane dove l'effetto è ridotto da altitudine e copertura forestale. La SUHI notturna, seppur ridotta, persiste nei centri di pianura, mentre le montagne, fatta eccezione per alcuni casi dati dall'orografia del luogo, raffreddandosi più velocemente possono favorire inversioni termiche, confermando il ruolo determinante della morfologia del territorio.

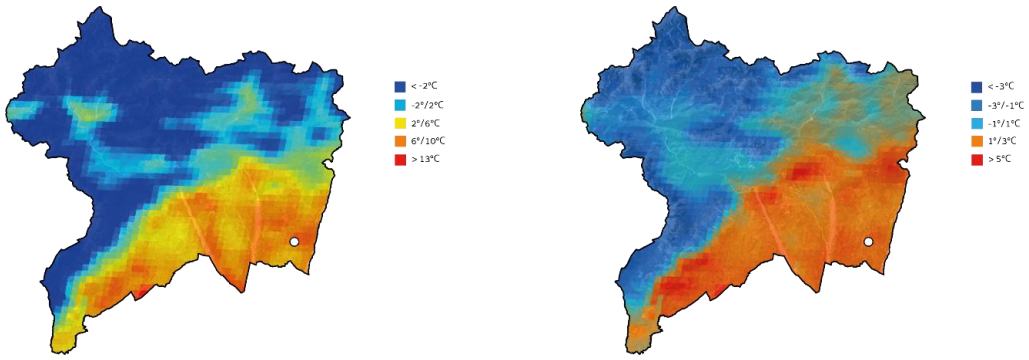


Fig. 1.4. I Isola di Calore Superficiale Urbana (SUHI) diurna (a sinistra) e notturna (a destra) (fonte: *Centro interdipartimentale F.O.CU.S. - Sapienza Università di Roma, Studi e Ricerche finalizzate al contenimento / azzeramento del consumo di suolo e al rafforzamento della capacità di resilienza dei territori della Regione Friuli-Venezia Giulia in funzione dei rischi naturali e di quelli derivanti dal cambiamento climatico, Dossier sulle attività svolte nella Fase 2 della Ricerca, rielaborazione)*

Maniago e Spilimbergo presentano un clima temperato umido con estate calda (Cfa), temperature tra 3-4 °C (gennaio) e 25 °C (luglio) e umidità relativa tra il 59% e il 75%. Le precipitazioni sono abbondanti, soprattutto a Maniago (fino a 165 mm a novembre), con massimi in tarda primavera e autunno. La ventilazione è debole tutto l'anno. Le proiezioni al 2100 indicano un riscaldamento marcato (fino a 34 °C in estate, +9 °C; fino a 9 °C in inverno), con mantenimento di un regime pluviometrico complessivamente abbondante ma con riduzione estiva: a Maniago luglio passa da 105 a 64 mm (-39%), a Spilimbergo da 86 a 45 mm (-48%). La ventilazione resta debole in tutti gli scenari.
Il territorio del STL 08, caratterizzato da una forte variabilità spaziale dell'isola di calore legata alla topografia (più intensa in pianura, attenuata in montagna), vedrà a Maniago e Spilimbergo un progressivo aumento delle temperature estive accompagnato da una significativa riduzione delle relative precipitazioni, pur in un contesto di regime pluviometrico ancora abbondante nei mesi autunnali. Ne conseguirà un peggioramento delle condizioni di vivibilità nei periodi estivi, con forte incremento della domanda di raffrescamento e la necessità di strategie di adattamento al rischio idrogeologico e allo stress termico.

2. LA PIANIFICAZIONE VIGENTE

Nella presente sezione della Carta d'Identità, si illustra l'attività di analisi sistematica condotta sui Piani Struttura e «Obiettivi e Strategie» dei Comuni appartenenti al STL 08, redatti ai sensi della L.R. 52/1991, volta a verificare gli elementi strategici presenti nella pianificazione locale. L'analisi è stata condotta sugli elaborati presenti negli archivi del Servizio pianificazione territoriale e paesaggistica della Regione FVG e, ove non disponibili, tramite ricerche mirate su portali istituzionali e Amministrazione Trasparente dei singoli Comuni.
L'obiettivo primario di tale ricognizione risiede nell'estrazione delle strategie di carattere comunale e sovracomunale, al fine di delineare possibili linee d'azione condivise e sinergie territoriali destinate a superare i singoli confini amministrativi. Questo screening documentale ha permesso di isolare e catalogare le strategie e progettualità affini al PGT evidenziando l'eventuale raccordo tra le risposte operative locali e le future direttive d'area vasta del PGT.
Dagli esiti della ricognizione sono state escluse le previsioni del PPR e del PRITMML in quanto la Variante 1 del PGT ne tiene già conto e ne ha già fatto sintesi all'interno della componente strutturale evidenziata con i sistemi territoriali (aree tutelate e connessioni ecologiche di livello regionale regionali, corridoi infrastrutturali e rete della mobilità lenta, ecc.).
La tabella che segue riepiloga le fonti che hanno consentito di effettuare la ricognizione di analisi dei piani struttura dei Comuni appartenenti al STL 08.

STL 08 – PEDEMONTANA PORDENONESE		**Fonte del dato (Piano Struttura / Elaborato Obiettivi-Strategie)**
Polo di primo livello	Maniago	Variante n. 58 di conformazione al PPR (2026)
	Spilimbergo	Variante n. 56 di conformazione al PPR (2024)
Polo minore	Aviano	Variante n. 87 di conformazione al PPR (2023)
	Cimolais	--
	Polcenigo	--
Comuni	Andreis	--
	Arba	Variante generale al PRGC (2018)
	Barcis	--
	Budoia	Progetto di Variante di conformazione al PPR (2024)
	Caneva	Variante n. 30 di conformazione al PPR (2024)
	Castelnuovo del Friuli	--
	Cavasso Nuovo	--
	Claut	Variante n. 19 al PRGC (2021)
	Clauzetto	--
	Erto e Casso	--
	Fanna	Variante n. 7 di conformazione al PPR (2024), piano struttura senza relazione Obiettivi e Strategie
	Frisanco	--
	Meduno	--
	Montereale Valcellina	Progetti di variante di conformazione al PPR, basata sulla variante 16 del PRGC (n.d.)
	Pinzano al Tagliamento	--
	Sequals	--
	Tramonti di Sopra	--
	Tramonti di Sotto	--
	Travesio	--
	Vajont	--
	Vito d'Asio	--
	Vivaro	--

Sistema Insediativo

Le strategie di scala vasta riconoscono il ruolo dei due poli di primo livello corrispondenti a Maniago e a Spilimbergo nell'erogazione di servizi alla cittadinanza; all'interno delle zone destinate ad attrezzature collettive figurano attrezzature pubbliche di rilevanza territoriale e quelle di rilievo comunale quali, tra i più rilevanti, le strutture sanitarie, sportive e i complessi scolastici superiori.

Le pianificazioni strutturali di Maniago, Spilimbergo e Aviano delineano una strategia coordinata di scala vasta volta al consolidamento e alla qualificazione dei rispettivi poli di servizio territoriali, calibrando il potenziamento delle dotazioni sulle reali esigenze locali e sulla tutela dei comparti storici di pregio. Nel Comune di Maniago, le linee d'azione dispongono la concentrazione e la messa in rete delle strutture maggiori attraverso collegamenti ciclopedonali sicuri, integrando il verde pubblico all'interno della rete ecologica quale elemento di connessione tra i tessuti urbani e rurali. In perfetta analogia con questo disegno strategico, il Comune di Spilimbergo promuove lo sviluppo dei servizi pubblici e privati di rilevanza comprensoriale, con particolare riferimento alle funzioni strategiche dell'istruzione e dell'assistenza e sanità.

Le pianificazioni territoriali di Maniago, Spilimbergo e Montereale Valcellina considerano una strategia coordinata di scala vasta per il consolidamento economico, occupazionale e infrastrutturale dei rispettivi poli produttivi e logistici di interesse regionale, inquadrando lo sviluppo all'interno dei rispettivi Piani territoriali infraregionali di competenza dei consorzi di sviluppo economico locale. Tali ambiti industriali di rilevanza regionale (D1 da PURG) traguardano la transizione verso il modello di Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA). Nel Comune di Maniago, l'ambito industriale gestito dal NIP punta al potenziamento delle aree esistenti e di ampliamento, mitigando l'intrusione visiva rispetto al contesto agro-rurale attraverso norme che impongono un'elevata qualità architettonica, la tutela delle visuali panoramiche e l'inserimento di aree a verde di riserva. In analogia, lo strumento urbanistico di Spilimbergo persegue il pieno sviluppo delle aree vincolando l'infrastrutturazione a rigorosi criteri di coerenza paesaggistica, al riuso dei siti dismessi per limitare il consumo di suolo, alla gestione aziendale virtuosa di rifiuti ed energia e all'integrazione di tetti verdi e impianti fotovoltaici sulle coperture. Tale impostazione ambientale trova pieno riscontro a Montereale Valcellina, dove lo strumento urbanistico conferma gli indirizzi del piano territoriale infraregionale promuovendo la riqualificazione e la rilocalizzazione delle attività da aree improprie verso contesti compatibili. I tre contesti, convergono in modo omogeneo su strategie sistemiche di mitigazione, prescrivendo la costituzione di fronti verdi e quinte alberate lungo i confini con lo spazio rurale e l'abbattimento dell'impermeabilizzazione dei piazzali attraverso la realizzazione di parcheggi con superfici inerbite e permeabili atti a garantire il corretto invaso idrico e a potenziare le connessioni della rete ecologica locale.

L'analisi ha evidenziato, all'interno del comune di Spilimbergo, il recupero del sedime dell'ex ferrovia dismessa attraverso il perseguimento di obiettivi integrati di rigenerazione urbana, transizione ecologica e ricomposizione paesaggistica allineati al PPR. Lo strumento strutturale differenzia l'uso del tracciato destinando i tratti nord e sud a piste ciclabili d'area vasta in coerenza con il PREMOCI e indirizza il segmento urbano a una riconversione polifunzionale integrando mobilità dolce, assi viari, residenze e attività commerciali.

Il sistema turistico montano locale è fortemente caratterizzato dalla presenza del demanio sciabile comprensoriale, che si estende sui territori comunali di Aviano e Budoja ed è funzionalmente integrato all'interno dell'ambito turistico di Piancavallo.

Rilevante è la presenza di zone militari nel Comune di Aviano, per le quali se ne riconosce la funzione speciale e l'assoggettamento esclusivo all'Autorità competente, escludendo tali comparti attivi dalla giurisdizione urbanistica comunale diretta. Le restanti ex aree militari nei territori di Maniago e Spilimbergo sono definite come aree compromesse e degradate ai sensi del PPR delineando una futura dismissione. Nel Comune di Maniago, le strategie puntano a contemperare la sicurezza e la difesa con la ricomposizione paesaggistica e la riconversione compatibile dei manufatti dismessi. Tale approccio

operativo si ritrova a Spilimbergo, dove sono previsti due grandi aree riferite alla Caserma De Gasperi, parzialmente occupata da campi fotovoltaici e alla Caserma Zamparo. Il quadro si completa ad Aviano dove la disciplina strutturale si attiene rigorosamente al mantenimento degli usi speciali consolidati e alla riserva di competenza dell'autorità della difesa, integrando però i principi sovraordinati volti a indirizzare i futuri scenari di abbandono verso la demolizione dei volumi degradati o il riuso flessibile delle strutture per servizi pubblici, attività collettive, turistiche e per il tempo libero.
Altra area e degradata compromessa è riferita al Poligono militare di Cao Malnisio, inserendolo in un programma strategico di tutela, valorizzazione e recupero del sito strettamente connesso al più ampio ambito montano compreso tra la Forcella di Giais, la Pala d'Altei e la Riserva naturale della Forra del Cellina. Nell'eventualità di una sua dismissione, lo strumento strutturale impone l'adozione di varianti e progettualità mirate alla caratterizzazione e bonifica dei suoli inquinati, alla rimozione delle recinzioni e all'attivazione di processi partecipativi con la cittadinanza. Sotto il profilo ecologico, le linee d'azione traguardano una profonda ricomposizione paesaggistica volta a ripristinare e conservare le matrici prative e boschive esistenti quali nodi attivi di connessione per la rete ecologica locale. Sul piano della fruizione antropica, le strategie dispongono infine il ripristino delle connessioni e dell'accessibilità verso le cime, le casere e la sentieristica CAI, prevedendo la localizzazione di aree attrezzate e servizi di supporto al turismo lento nel settore meridionale a ridosso della strada Pedemontana occidentale, valorizzando in chiave ricettiva le preesistenze edilizie precedentemente legate alle attività della difesa.

Sistema Verde e blu
Tra le indicazioni dei piani struttura che possono essere relazionati con il Sistema verde e blu emerge l'ipotesi connessa alle aree militari presenti nel comune di Maniago, che propone la demolizione e riconversione ambientale delle aree del Dandolo, finalizzata a integrare stabilmente questo specifico comparto militare dismesso come componente attiva e nodo biologico della Rete Ecologica Locale.
In analogia, i Comuni di Maniago, Spilimbergo e Aviano convergono in modo omogeneo su una visione di lungo periodo che vincola l'esercizio dell'attività in ambiti estrattivi (cave di inerti e dei siti di trattamento) all'obbligo di smantellamento finale di impianti e manufatti dismessi, finalizzato all'attuazione di programmi concordati di rinaturalizzazione e ripristino ambientale per la restituzione dei suoli a usi compatibili con le caratteristiche geomorfologiche e paesaggistiche del contesto.
Con riferimento alle aree di elevata interesse archeologico-ambientale presenti nel STL, nel territorio di Caneva vige la specifica regolamentazione del Sito UNESCO del Palù di Livenza. Per tale sito è necessario assicurare la tutela, la valorizzazione scientifico-didattica e la fruizione controllata di quest'area umida di eccezionale interesse culturale.

Sistema della Mobilità delle persone, delle merci e dell'informazione
Il sistema della mobilità d'area vasta delinea un assetto fortemente integrato, orientato alla riorganizzazione dei flussi territoriali, al contenimento del consumo di suolo e alla transizione ecologica dei trasporti. Nel Comune di Maniago, la rete si impernia sulla viabilità extraurbana e sul ruolo strategico del Centro di interscambio di secondo livello, dove le strategie puntano al potenziamento dei servizi intermodali treno/bus/bici e all'adozione di fasce di protezione ambientale. In perfetta analogia geometrica e funzionale, lo strumento strutturale di Spilimbergo organizza la mobilità lungo i corridoi delle SR 464, SR 177 e della fitta rete delle ex strade provinciali, introducendo l'obbligo di inserimento di ecodotti per abbattere l'effetto barriera infrastrutturale e promuovendo la rigenerazione polifunzionale del sedime dell'ex ferrovia dismessa, convertito in asse ciclabile nelle tratte esterne e in un fronte urbano misto nel tratto cittadino. Questa visione multimodale trova continuità e compimento ideale lungo l'asse pedemontano nel Comune di Budoja, dove le linee d'azione si concentrano sulla messa in sicurezza dei tracciati locali e sul potenziamento del trasporto delle biciclette lungo la linea ferroviaria Sacile-Pinzano, prolungamento funzionale della tratta Gemona-Sacile, in coerenza con il PREMOCI.

3. LE COMPONENTI STRUTTURALI

Il STL 08 presenta una struttura territoriale fortemente caratterizzata dalla **transizione tra la pianura, la fascia pedemontana e i sistemi montani**, nella quale sistema insediativo, matrice ambientale e infrastrutture si organizzano secondo una progressiva articolazione da sud verso nord. Il sistema insediativo è polarizzato attorno ai **Poli di primo livello di Spilimbergo e Maniago**, affiancati dai Poli minori di **Aviano, Polcenigo e Cimolais**, con un tessuto prevalentemente lineare che segue le principali direttrici della fascia pedemontana e si alterna agli spazi agricoli e naturali. La componente produttiva assume particolare rilievo attraverso gli **agglomerati industriali di interesse regionale di Spilimbergo, Maniago, Meduno, Montereale Valcellina**, **Erto e Casso** mentre il **sito UNESCO di Palù di Livenza e Santissima** costituisce un ulteriore elemento di riconoscibilità del territorio.

La struttura del Sistema Verde e blu è dominata dalla progressiva prevalenza degli Ambiti forestali verso nord, dove si concentrano ampie aree boscate, Ambiti della montagna e Aree naturali protette, mentre nella porzione meridionale e pedemontana si sviluppano gli Ambiti della produzione agricola e i sistemi dei magredi. Tra le principali aree naturali protette si riconoscono la Foresta del Cansiglio, le Dolomiti Friulane, il sistema dei Magredi di Pordenone, il Greto del Tagliamento etc. A questa successione si sovrappone una rilevante struttura idrografica, organizzata principalmente lungo i tre grandi assi del **Tagliamento, del Meduna e del Cellina**, cui si affiancano il **Livenza** e il **torrente Cimoliana**, che costituiscono anche importanti direttrici della connettività ecologica.

La struttura della mobilità segue a sua volta l'organizzazione pedemontana del territorio, con la **ferrovia Sacile-Gemona del Friuli** che attraversa trasversalmente l'STL e le principali direttrici stradali che si sviluppano prevalentemente lungo la fascia pedemontana, integrandosi con i collegamenti trasversali verso la pianura e i sistemi montani. La **RECIR**, attraverso la **FVG 3 – Ciclovia pedemontana, la FVG 6 – Ciclovia del Tagliamento e la FVG 7 – Ciclovia del Livenza**, rafforza le connessioni ciclabili tra i diversi sistemi territoriali, mentre i **CIMR di secondo livello di Spilimbergo e Maniago** costituiscono i principali nodi di interscambio.

Nel complesso, il STL 08 si configura come un territorio pedemontano e montano, caratterizzato dalla progressiva transizione tra la pianura pordenonese e i sistemi montani e dalla presenza di importanti continuità ambientali e infrastrutturali verso i territori contermini.

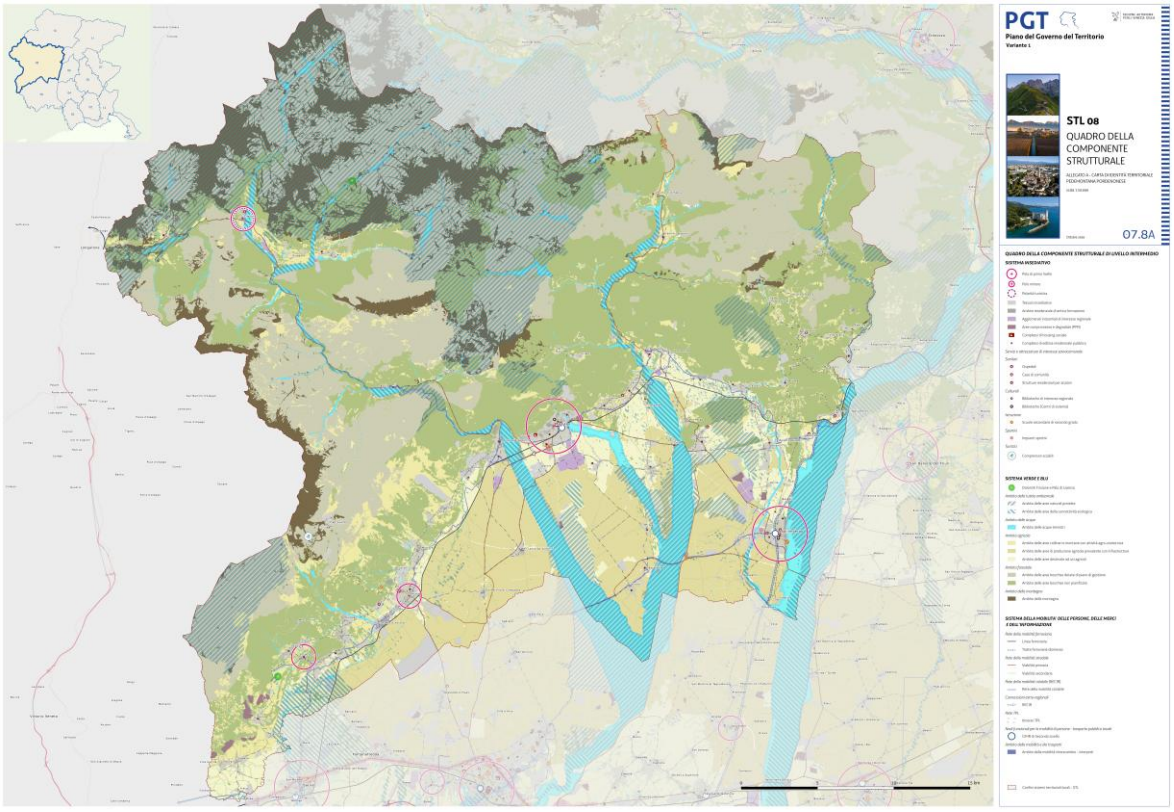


Fig.3.1. Quadro della Componente strutturale di Livello intermedio, Sistema Territoriale Locale 08.

3.1. Componenti strutturali del Sistema Insediativo

Il sistema insediativo del STL 08 presenta una struttura fortemente caratterizzata dalla posizione di **transizione tra la pianura e la montagna**, con gli insediamenti concentrati prevalentemente nella fascia pedemontana e lungo le principali direttrici infrastrutturali. I **Poli di primo livello di Spilimbergo e Maniago** costituiscono le principali polarità territoriale e funzionali, affiancati dai **Poli minori di Aviano, Polcenigo e Cimolais**.

Il tessuto insediativo si sviluppa secondo una configurazione prevalentemente lineare, seguendo l'andamento delle principali infrastrutture e dei sistemi vallivi. La componente produttiva assume particolare rilievo attraverso gli **Agglomerati industriali di interesse regionale** di Spilimbergo (afferente al Consorzio Industriale Ponterosso Tagliamento) e Maniago, Meduno, Montereale Valcellina, Erto e Casso, organizzati rispettivamente attorno al **Consorzio NIP.**

Il sistema insediativo è caratterizzato dalla presenza del **sito UNESCO di Palù di Livenza e Santissima**, localizzato nel territorio di Polcenigo e Caneva, che riconosce una componente di particolare rilevanza storico-archeologica all'interno della struttura territoriale. I **servizi e le attrezzature di interesse sovracomunale** si concentrano principalmente nei principali Poli di primo livello, con ospedali, strutture residenziali per anziani, biblioteche, scuole secondarie di secondo grado e impianti sportivi.

Nel complesso, il sistema insediativo del STL si configura come una **struttura pedemontana articolata**, nella quale polarità urbane, sistemi produttivi, infrastrutture e spazi agricoli e naturali si dispongono lungo la fascia di transizione tra pianura e montagna.

Polo di primo livello

• Nel territorio del STL si riconoscono due **Poli di primo livello: Spilimbergo e Maniago**, che costituiscono le principali polarità urbane e funzionali del sistema pedemontano. La loro posizione e la dotazione di servizi e funzioni di interesse sovracomunale ne rafforzano il ruolo di riferimento per i territori circostanti.

Polo minore

• I **Poli minori** sono rappresentati da **Aviano, Polcenigo e Cimolais**, distribuiti i primi due lungo l'estesa fascia pedemontana che caratterizza l' STL e, il terzo, nel sistemi vallivo della Val Cimolina, valle alpina laterale della Val Cellina, in prossimità del Parco naturale delle Dolomiti Friulane. I tre centri contribuiscono a strutturare le relazioni tra i principali poli di Spilimbergo e Maniago e i territori pedemontani e montani più interni.

Tessuto insediativo

• Il tessuto insediativo si concentra prevalentemente nella **fascia di transizione, caratteristica di questo STL, tra la montagna e la pianura**, seguendo l'andamento morfologico del territorio e le principali direttrici infrastrutturali e dei fondivalle.
I centri e i nuclei abitati tendono a disporsi secondo una struttura prevalentemente lineare, con una successione di insediamenti lungo gli assi viari e ampie porzioni di territorio agricolo e naturale interposte tra il sistema insediativo. Sia Aviano sia Maniago presentano uno sviluppo a maglia aperta, in relazione con i vicini centri, mentre il centro urbano di Spilimbergo emerge come dimensione e per la sua struttura concentrica.

Agglomerati industriali di interesse regionale

• Gli agglomerati industriali di interesse regionale comprendono la **Zona Industriale di Spilimbergo**, afferente al Consorzio Industriale Ponterosso Tagliamento, e le aree industriali di **Maniago, Meduno e Montereale Valcellina, Erto e Casso e, infine, Cimolais** afferenti al Consorzio NIP. Questi sistemi produttivi costituiscono importanti polarità economiche e occupazionali del territorio e si collocano prevalentemente lungo le principali direttrici infrastrutturali della fascia pedemontana.

Siti UNESCO

• Nel territorio di Polcenigo si identifica il sito UNESCO "Palù di Livenza e Santissima", parte del sito seriale transnazionale dei "Siti palafitticoli preistorici dell'arco alpino". Il sito, condiviso con il territorio di Caneva, è localizzato presso le sorgenti del Livenza e conserva le testimonianze di un insediamento palafitticolo neolitico, riconosciuto per l'importanza archeologica e per lo stato di conservazione dei reperti lignei.

Servizi e attrezzature di interesse sovracomunale

• I Servizi e le attrezzature di interesse sovracomunale comprendono ospedali, strutture residenziali per anziani, biblioteche, scuole secondarie di secondo grado e impianti sportivi. La loro distribuzione interessa principalmente i principali poli urbani, in particolare **Spilimbergo e Maniago**, che concentrano le principali dotazioni a servizio del territorio e contribuiscono a rafforzarne il ruolo all'interno della struttura insediativa.
Nel dettaglio, a Spilimbergo si rileva la presenza dell'ospedale, di strutture residenziali per anziani (servizi sanitari); di biblioteche (servizi culturali), di scuole secondarie di secondo grado (servizi legati all'istruzione) e di impianti sportivi (servizi sportivi). Anche a Maniago sono presenti strutture residenziali per anziani (servizi sanitari), biblioteche (servizi culturali), scuole secondarie di secondo grado (servizi legati all'istruzione) e impianti sportivi (servizi sportivi).

Comprensori sciabili

• Nel STL è presente il **comprensorio sciabile di Piancavallo**, situato nel territorio di Aviano, nella fascia montana sud-occidentale. Piancavallo costituisce una delle principali polarità per la fruizione turistica e sportiva della montagna pordenonese, con un sistema di piste da sci e impianti di risalita e una più ampia dotazione di infrastrutture e attività outdoor fruibili durante tutto l'anno. Il comprensorio si sviluppa indicativamente tra 1.280 e 1.805 m di quota.

3.2. Componenti strutturali del Sistema Verde e blu

Il Sistema Verde e blu del STL 08 presenta una struttura fortemente caratterizzata dalla **progressiva transizione tra la pianura, la fascia pedemontana e i sistemi montani**, nella quale gli Ambiti naturali e forestali si alternano agli spazi agricoli e sono connessi da una fitta rete di sistemi fluviali. La componente ambientale assume particolare rilevanza nella porzione settentrionale e orientale, dove si concentrano gli Ambiti montani, gli Ambiti forestali e le principali aree naturali protette (la Foresta del Cansiglio, le Dolomiti Friulane, il sistema dei Magredi di Pordenone, il Greto del Tagliamento, il sistema del **Monte Ciaurlec e Forra del Torrente Cosa**, gli ambiti dei **Monti Verzegnis e Valcalda**), mentre verso sud il paesaggio si apre progressivamente verso gli spazi agricoli e i sistemi dei magredi.
La struttura idrografica è organizzata principalmente secondo tre grandi direttrici che attraversano il territorio in senso nord-sud, con i sistemi fluviali del Tagliamento, del Meduna e del Cellina, cui si aggiunge il sistema del Livenza nel settore sud-occidentale e una rete articolata di corsi d'acqua minori e torrentizi.
Gli ambiti agricoli occupano prevalentemente la porzione meridionale e pedemontana del STL, dove alle aree di produzione agricola prevalente si affiancano aree destinate agli usi agricoli che costituiscono una fascia di transizione verso i rilievi.
Più a nord, la componente forestale diventa progressivamente dominante, con vaste superfici di aree boschive non pianificate, intervallate da piccoli ambiti collinari e montani caratterizzati da attività agro-zootecniche; nelle porzioni settentrionali e occidentali si riconoscono ampi sistemi di aree boschive dotate di piano di gestione. Gli Ambiti della montagna interessano soprattutto i rilievi della fascia occidentale e le porzioni più elevate e interne del settore settentrionale e centrale del STL, connessi ai sistemi delle Dolomiti Friulane, dei Monti Verzegnis e Valcalda e dei rilievi prealpini occidentali.

Ambito della tutela ambientale

• L' Ambito delle aree naturali protette interessa soprattutto le **porzioni montane e pedemontane del STL**, configurando un sistema ambientale articolato che si sviluppa lungo i principali rilievi e corridoi fluviali e che, in più punti, si pone in continuità con i territori dei territori contermini (STL 10 Carnia e il vicino Veneto).
Nella porzione sud-occidentale del STL si colloca la **Foresta del Cansiglio**, che interessa in particolare i territori di Caneva, Polcenigo e Budoia e costituisce uno dei principali sistemi forestali delle Prealpi Carniche. Verso nord-ovest si estendono gli ambiti delle **Dolomiti Friulane**, che interessano la fascia montana del settore di Cimolais, Claut e le aree contermini che proseguono verso il STL 10 Carnia. Nella fascia meridionale, in corrispondenza dell'alta pianura pordenonese, si collocano gli ambiti dei **Magredi di Pordenone**, associati al sistema idrografico del Cellina e del Meduna.
Lungo il margine orientale del STL si sviluppa invece il Greto del Tagliamento, che costituisce un ampio sistema fluviale di rilevanza ecologica e paesaggistica assoluta.
Si riconosce, inoltre, il sistema del **Monte Ciaurlec e Forra del Torrente Cosa**, che interessa i rilievi e la valle del Cosa e si integra con la rete dei sistemi naturali e torrentizi della fascia pedemontana. Infine, si rileva la presenza degli ambiti dei **Monti Verzegnis e Valcalda**, che costituiscono un elemento di continuità ambientale con il sistema montano della Carnia (STL 10).
In sintesi, gli Ambiti delle aree naturali protette definiscono una struttura ambientale che, dalle aree forestali e montane del settore settentrionale e occidentale del STL, si sviluppa in direzione sud, verso i sistemi magredili e fluviali della pianura meridionale.
• Gli **Ambiti delle aree della connettività ecologica** sono fortemente strutturati dalla rete idrografica, che collega gli ambienti montani e pedemontani con la pianura attraverso una serie di **connettivi lineari associati ai principali corsi d'acqua**. La distribuzione evidenzia una struttura prevalentemente nord-sud e, in particolare:
a) il **connettivo lineare del torrente Cimoliana** interessa la porzione settentrionale, in corrispondenza del sistema montano di Cimolais, collegandosi al Cellina;

b) il **connettivo lineare del torrente Cellina** attraversa il STL secondo una direttrice nord-sud, mettendo in relazione gli ambienti montani di Claut e Barcis con la pianura e con il sistema dei magredi;
c) il **connettivo lineare del torrente Meduna** interessa la porzione centro-occidentale, sviluppandosi dalle valli montane verso la pianura;
d) il **connettivo lineare del fiume Tagliamento** si sviluppa lungo il margine orientale del STL;
e) il **connettivo lineare del fiume Livenza** interessa la porzione sud-occidentale, in corrispondenza del sistema di Polcenigo e Caneva, dove il corso d'acqua e le sue sorgenti costituiscono un importante elemento di connessione tra il sistema pedemontano e la pianura.

Ambito delle acque

• L'ambito delle acque terrestri è caratterizzato da **tre grandi sistemi fluviali** che attraversano il territorio del STL prevalentemente in direzione nord-sud e che sono costituiti da:
a) il **Torrente Cellina**, che interessa la porzione orientale del STL, sviluppandosi dal sistema montano di Barcis e Claut verso l'alta pianura e i sistemi dei magredi;
b) il **Torrente Meduna**, che attraversa la porzione centrale del STL, dalla porzione di territorio di Tramonti di Sopra fino alla pianura pordenonese;
c) il **Fiume Tagliamento**, che interessa il margine orientale del STL.
A questi grandi assi si affiancano i principali corsi d'acqua torrentizi, tra cui il Torrente Cimoliana, che struttura la valle di Cimolais e si connette al sistema del Cellina. Nel settore sud-orientale assume inoltre rilievo il sistema del Livenza, connesso agli ambienti pedemontani di Polcenigo e Caneva.

Il settore sud-occidentale dello STL è interessato dal Contratto di fiume Alto Livenza (Fig. 3.2), avviato nel luglio 2021 con il Comune di Sacile capofila e giunto alla fase operativa con la sottoscrizione dell'Atto di impegno il 23 luglio 2024. Il Contratto coinvolge nove amministrazioni tra Friuli Venezia Giulia e Veneto, tra cui Budoia, Polcenigo e Caneva, e si sviluppa tra gli STL 08 e 09 su un ambito di circa 294 km²: il Livenza nasce dalle sorgenti della Santissima e del Gorgazzo, a Polcenigo, e del Molinetto, a Caneva, in un'area di significativo valore naturalistico, con siti della Rete Natura 2000 e geositi legati al carsismo del Cansiglio. Il programma condiviso individua cinquantasei azioni per la qualità delle acque, la manutenzione dell'alveo e delle sponde, la riqualificazione fluviale e la fruibilità del corso d'acqua, dieci delle quali hanno ottenuto nel 2023 un finanziamento regionale superiore a 7 milioni di euro.

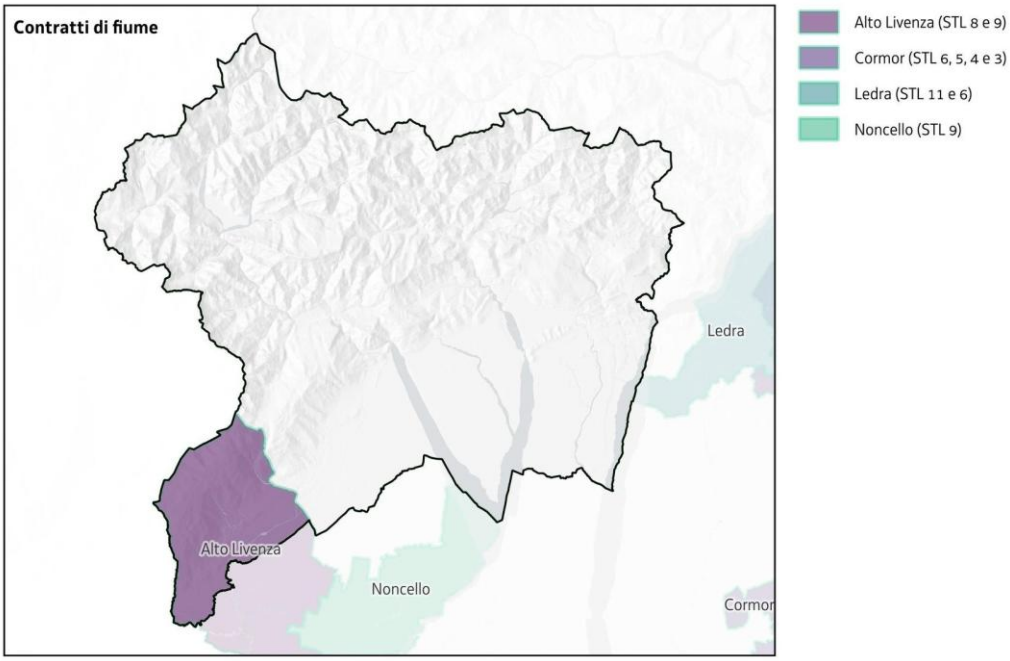


Fig. 3.2. Contratti di fiume nel STL 08 e nei territori contermini. *Elaborazione Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, DPIA Università di Udine.*

Ambito agricolo

• L'Ambito agricolo presenta una distribuzione fortemente condizionata dalla transizione tra montagna e pianura che caratterizza l'STL. Nella porzione meridionale del STL prevalgono le **Aree di produzione agricola prevalente con infrastrutture**, che caratterizzano il paesaggio dell'alta pianura e si sviluppano in particolare in corrispondenza dei sistemi agricoli compresi tra i principali corsi d'acqua.
Più a nord, tra gli spazi agricoli della pianura e le pendici montane, interclusi rispetto al sistema insediativo, si sviluppano gli **Ambiti delle aree destinate ad usi agricoli**, che costituiscono una fascia di transizione verso i sistemi collinari e forestali.
All'interno della matrice forestale si individuano inoltre **Ambiti delle aree collinari e montane con attività agro-zootecnica**, di dimensioni contenute, che assumono una configurazione puntuale e frammentata, quasi piccole radure o isole all'interno della più ampia matrice boscata.

Ambito forestale

• L'Ambito forestale costituisce una delle componenti maggiormente caratterizzanti del STL e assume particolare estensione nella porzione settentrionale e occidentale, dove la presenza dei rilievi montani favorisce la continuità delle superfici boscate.
Le **Aree boschive non pianificate** costituiscono la componente forestale più estesa e formano una grande matrice continua, nella quale si inseriscono gli Ambiti agricoli e agro-zootecnici di dimensione più ridotte.
Nelle porzioni settentrionali e occidentali del STL si riconoscono ampi **Ambiti di aree boschive dotate di piano di gestione**, associati ai principali sistemi forestali montani. La compresenza delle due categorie evidenzia una struttura forestale articolata, nella quale alle superfici gestite si affiancano vaste formazioni boschive prive di pianificazione.

Ambito della montagna

• L'Ambito della montagna interessa prevalentemente la catena montuosa occidentale e le porzioni più elevate del settore settentrionale e centrale del STL. Si tratta degli ambiti nei quali la morfologia montana assume il ruolo prevalente nella definizione del paesaggio, con rilievi, vallate, boschi e aree di alta quota. Questi ambiti risultano strettamente connessi ai sistemi delle **Dolomiti Friulane, dei Monti Verzegnis e Valcalda e dei rilievi prealpini occidentali.**

3.3. Componenti strutturali del Sistema della Mobilità delle persone, delle merci e dell'informazione

Il Sistema della mobilità del STL 08 è fortemente condizionato dalla struttura pedemontana e dalla morfologia del territorio, che determinano una **prevalente organizzazione delle infrastrutture lungo la fascia di transizione tra la pianura e la montagna**. La rete ferroviaria e la principale viabilità stradale seguono infatti direttrici prevalentemente est-ovest, collegando i principali poli di Spilimbergo e Maniago con i centri della fascia pedemontana, mentre una serie di direttrici trasversali determina l'accesso ai territori montani e all'Alta Valcellina.
La struttura ferroviaria è organizzata lungo la ferrovia Sacile–Gemona del Friuli (o Pedemontana del Friuli), che attraversa longitudinalmente il STL e costituisce un importante asse di collegamento tra la pianura pordenonese, i centri pedemontani e il sistema montano, oltre che con il territorio contermine della regione Veneto. Lungo essa oltre alle Stazione con servizio ordinario, lungo il tratto meridionale della Pedemontana, sono identificate Stazioni con servizio sostitutivo o a servizio di treni storici (Fanna-Cavasso, Meduno, Travesio e Pinzano al Tagliamento) e una Stazione non attiva (Castelnovo).
La rete stradale integra il sistema ferroviario attraverso le principali direttrici regionali (la SR 464 di Spilimbergo, la **SR 177 Pian di Pan–Sequals, SR 552 del Passo Rest, SR 251 della Val di Zoldo e Val Cellina**), assicurando le relazioni sia verso i territori montani e il Veneto sia lungo la fascia pedemontana.

La **Viabilità secondaria** si caratterizza per una maglia diffusa di collegamenti locali fra i principali centri della fascia pedemontana, i nuclei insediativi minori, gli ambiti agricoli e i territori montani.
A questa struttura si affianca la RECIR, che contribuisce alla connessione ciclabile tra i principali centri e gli ambiti territoriali contermini, con le ciclovie FVG 3, 6, 7 e la variante FVG 3/c. I CIMR di secondo livello di Spilimbergo e Maniago costituiscono inoltre i principali nodi di interscambio individuati nel STL.

Rete della mobilità ferroviaria

- Nel tratto settentrionale della linea ferroviaria Sacile-Gemona si collocano le **Stazioni con servizio sostitutivo o a servizio di treni storici** di Fanna-Cavasso, Meduno, Travesio e Pinzano al Tagliamento, interessate da servizi sostitutivi e dalla circolazione di treni storici e turistici, assumendo un ruolo anche in relazione alla valorizzazione della ferrovia Pedemontana come infrastruttura di interesse turistico e territoriale.
- Le **Stazioni ferroviarie con servizio ordinario** sono distribuite lungo il tratto meridionale della Pedemontana e comprendono le stazioni di Budoia-Polcenigo, Aviano, Montereale Valcellina e Maniago. Queste stazioni costituiscono i principali punti di accesso al sistema ferroviario lungo la fascia pedemontana e servono i centri insediativi e produttivi del settore meridionale e centrale del STL.
- Tra le **Stazioni non attive** presenti lungo il tracciato, si riconosce la stazione di Castelnovo, situata nel territorio di Pinzano al Tagliamento lungo il tratto settentrionale della linea.
- La **Rete della mobilità ferroviaria** è costituita dalla ferrovia Sacile–Gemona del Friuli, conosciuta anche come Ferrovia Pedemontana del Friuli, che attraversa il STL seguendo la fascia pedemontana e mettendo in relazione il sistema della pianura pordenonese con i principali centri della fascia montana. Nel territorio del STL la linea interessa, procedendo da sud verso nord, le stazioni di Budoia-Polcenigo, Aviano, Montereale Valcellina, Maniago, Fanna-Cavasso, Meduno, Travesio e Pinzano al Tagliamento.
La linea presenta una condizione differenziata lungo il proprio tracciato: il tratto meridionale è interessato dal servizio ferroviario ordinario, mentre il tratto verso Pinzano al Tagliamento è caratterizzato da una fruizione maggiormente legata ai servizi turistici e ai treni storici, nell'ambito del progressivo processo di riattivazione della linea.
- Tra le **Tratte ferroviarie dismesse** si riconosce la tratta Pinzano–Casarsa, che attraversava Spilimbergo mettendo in relazione il sistema pedemontano con la pianura pordenonese e con il nodo ferroviario di Casarsa della Delizia.

Rete della mobilità stradale

- La **Viabilità primaria** presenta una struttura articolata, costituita da direttrici longitudinali lungo la fascia pedemontana e da collegamenti trasversali verso la pianura a sud e i territori montani a nord.
La **SR 464 di Spilimbergo** costituisce uno dei principali assi di attraversamento del STL e collega il sistema di Maniago, Colle, Sequals e Spilimbergo, proseguendo verso il sistema territoriale della conurbazione udinese.
La **SR 177 Pian di Pan–Sequals** e la viabilità ad essa connessa strutturano il collegamento tra Spilimbergo e la pianura pordenonese, costituendo una delle principali direttrici nord-sud del STL.
Verso i territori montani, la **SR 552 del Passo Rest** si sviluppa a partire dall'area di Sequals, attraversa il sistema di Meduno e prosegue verso i territori montani occidentali, costituendo una direttrice di accesso alla montagna e di connessione con il sistema della Carnia.
Nel settore orientale, la **SR 251 della Val di Zoldo e Val Cellina** collega il sistema di Maniago e Montereale Valcellina con l'Alto Valcellina, attraversando Barcis e Cimolais e proseguendo verso il Veneto. La stessa direttrice interessa il settore di Aviano e San Martino di Campagna, contribuendo a collegare la fascia pedemontana con il sistema infrastrutturale della pianura.
Nel complesso, la viabilità primaria definisce una struttura a maglia, nella quale gli assi pedemontani est-ovest sono integrati da direttrici nord-sud che risalgono le principali vallate e garantiscono l'accessibilità ai territori montani.

• La **Viabilità secondaria** completa la struttura della rete primaria attraverso una maglia diffusa di collegamenti locali che mette in relazione i principali centri della fascia pedemontana con i nuclei insediativi minori, gli ambiti agricoli e i territori montani.
La rete assume particolare rilevanza nelle aree di transizione tra la pianura e la montagna, dove garantisce l'accessibilità ai centri e alle località non direttamente serviti dalla viabilità primaria. Nel settore meridionale e pedemontano, la viabilità secondaria presenta una struttura relativamente articolata, **connettendo i diversi nuclei insediativi e gli spazi agricoli compresi tra Spilimbergo, Maniago, Aviano e Polcenigo.** Procedendo verso nord, la rete si fa progressivamente più rarefatta e si adatta alla morfologia dei rilievi e delle vallate, assumendo prevalentemente una funzione di accesso locale ai centri montani e agli insediamenti dispersi.

Rete della mobilità ciclabile (RECIR)

• La **RECIR** attraversa il STL 08 seguendo principalmente la fascia pedemontana e i principali sistemi fluviali, contribuendo a mettere in relazione i centri abitati, gli ambiti agricoli e i principali sistemi ambientali.
Nel territorio si riconoscono:
a) la **FVG 3 – Ciclovia pedemontana** che costituisce il principale asse ciclabile della fascia pedemontana;
b) la **FVG 6 – Ciclovia del Tagliamento** che si sviluppa in relazione al sistema fluviale lungo il margine occidentale;
c) la **FVG 7 – Ciclovia del Livenza**, che interessa il settore sud-occidentale in corrispondenza del sistema del Livenza;
d) alla rete principale si affianca la **FVG 3/c – Variante del Meduna**, che rafforza la connessione ciclabile lungo il sistema fluviale del Meduna.

Connessioni extra-regionali

• Nel settore sud-occidentale, in prossimità dei centri di Fratta e Cordignano, una connessione della **Rete della mobilità ciclabile (RECIR)** garantisce il collegamento con la Regione Veneto.

Linee bicibus

• Le Linee Bicibus favoriscono l'intermodalità tra trasporto pubblico e mobilità ciclabile. Nel settore orientale del STL, una prima linea attraversa longitudinalmente il sistema vallivo e pedemontano, giungendo dal contermine STL 06 in corrispondenza di Pinzano al Tagliamento e proseguendo lungo la fascia pedemontana attraverso Valeriano, Usago, Travesio, Meduno e Cavasso Nuovo, fino a raggiungere Maniago.
Una seconda linea interessa invece il settore sud-occidentale e si connette al territorio del STL 09 Pordenone, risalendo dalla pianura verso Aviano e proseguendo lungo la direttrice montana fino a Piancavallo.

Nodi funzionali per la mobilità di persone - trasporto pubblico locale

• Nel STL sono presenti due **CIMR di secondo livello**, localizzati presso Spilimbergo e Maniago.
I due nodi si collocano in corrispondenza dei principali poli urbani del territorio e costituiscono punti di riferimento per l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto, mettendo in relazione la rete del trasporto pubblico con la mobilità stradale, ferroviaria e ciclabile. La loro posizione lungo la fascia pedemontana rafforza il ruolo di Spilimbergo e Maniago come nodi dell'accessibilità e di distribuzione dei flussi verso i centri minori e verso i territori montani.

4. LE CRITICITÀ TERRITORIALI

4.1. Metodologia di lettura delle criticità rilevate

L'individuazione delle criticità è l'esito di una ricognizione condotta sia alla **scala regionale** sia alla scala **dei singoli STL**, finalizzata a individuare **dinamiche e caratteri critici di natura insediativa, infrastrutturale ed ecologico-ambientale**, sulla base di documenti, report tecnici e strumenti di pianificazione settoriale, verificandone la presenza e l'incidenza nei diversi territori. A tali fonti si aggiungono specifiche ricognizioni finalizzate a individuare situazioni esemplificative o particolarmente rilevanti delle diverse criticità all'interno dei singoli STL. Si veda, al riguardo, la selezione delle fonti e documenti riportati a chiusura del documento (Riferimenti e Fonti).
L'individuazione delle criticità non è avvenuta esclusivamente mediante la lettura dei tematismi disponibili, ma attraverso la loro **interpretazione incrociata con le Componenti strutturali**, ovvero con l'ossatura territoriale della Regione e degli STL, con le dinamiche territoriali in atto e con le relazioni tra i tre sistemi. Le criticità sono state pertanto analizzate secondo una **duplice lettura**, considerando da un lato i caratteri generali dei fenomeni e la loro diffusione alla scala regionale, dall'altro le specifiche condizioni e dinamiche rilevate attraverso approfondimenti riferiti ai singoli STL.
Questa lettura ha permesso di articolare e comprendere i caratteri delle criticità nei diversi territori, riconoscendo come esse non siano uniformemente distribuite e non producano i medesimi impatti sull'intero territorio regionale.

All'interno del quadro delle criticità rilevate, sono state individuate quelle che assumono una **specifica rilevanza strategica per il singolo Sistema Territoriale Locale**, in quanto incidono in modo significativo sulla sua struttura territoriale e trovano una corrispondente risposta nelle Componenti strategiche. Tali criticità, riportate come "**criticità di rilevanza strategica**", costituiscono il principale riferimento per il passaggio dalla lettura critica del territorio alla definizione delle strategie di Piano, integrandosi con la declinazione degli Obiettivi generali, degli Obiettivi specifici e degli Indirizzi definiti dal Piano stesso.
La presenza di criticità di rilevanza strategica non esclude, tuttavia, la presenza di **ulteriori criticità** rilevate, che concorrono alla comprensione delle condizioni territoriali del STL, ma che non determinano necessariamente una specifica risposta strategica all'interno del quadro delle Componenti strategiche.
Questa distinzione consente di evidenziare con immediatezza il rapporto tra criticità e strategie, mantenendo al contempo una lettura completa delle dinamiche e delle condizioni territoriali rilevate. L'insieme delle criticità costituisce infatti un quadro di letture e informazioni territoriali da considerare in relazione agli obiettivi di Piano, agli indirizzi e alle Componenti strategiche.
Di seguito si riporta quindi la lista delle criticità individuate all'interno del Sistema Territoriale Locale 08 Pedemontana pordenonese, suddivise per Sistema Insediativo, Sistema Verde e blu e Sistema della Mobilità delle persone, delle merci e dell'informazione.

4.2. Criticità del Sistema Insediativo

Criticità di rilevanza strategica

Aree dismesse ed aree degradate diffuse, con configurazioni e aggregazioni territoriali diversificate

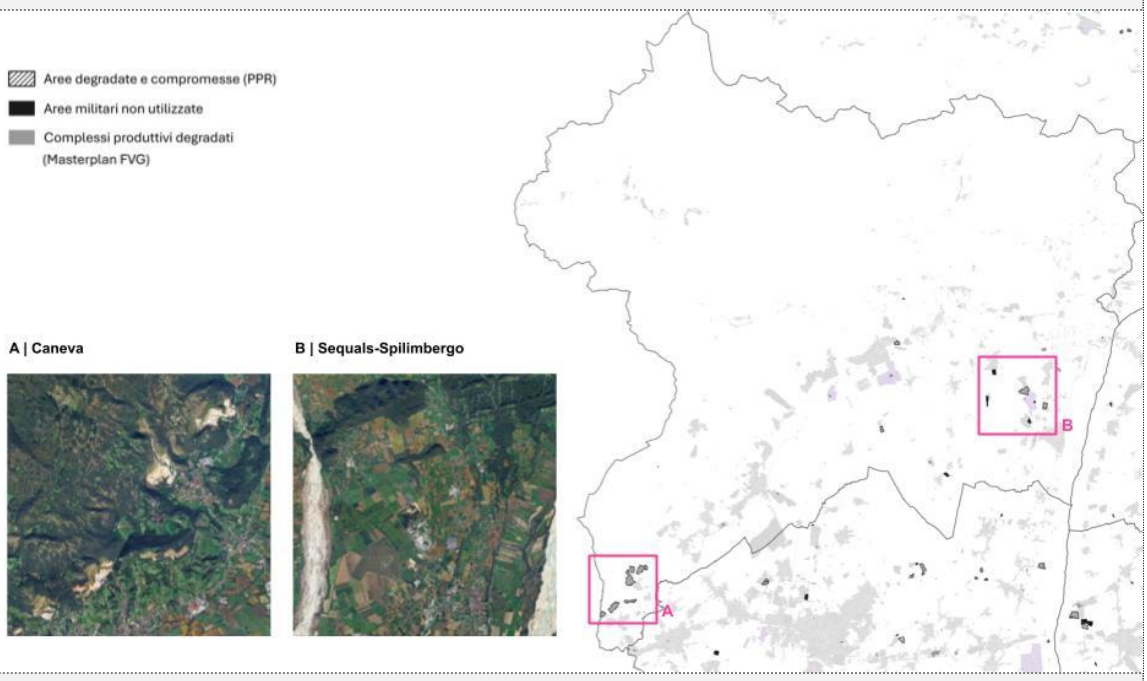


Fig. 4.1. Aree dismesse e aree degradate del STL 08. Analisi ed elaborazioni condotte dal Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.
Consultazione e fonte dati: *Aree degradate e compromesse*, Piano Paesaggistico Regionale PPR, Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (escluse le aree militari dismesse); *Progetto di Piano del Governo del Territorio. Variante 1 – Allegato 8, Masterplan delle Aree Militare dismesse. Studi e approfondimenti*; *Master Plan Sviluppo Impresa – Friuli Venezia Giulia – LR n. 3 del 22 febbraio 202*, Allegato alla Delibera n. 1370 del 23 settembre 2022. Immagini: Caneva (campione A) e Sequals-Spilimbergo (campione B), *Ortofoto FVG 2020*.

Il STL 08 presenta una distribuzione articolata di aree dismesse, degradate e compromesse, localizzate sia nella pianura sia nella fascia pedemontana, con differenti configurazioni in relazione alla struttura insediativa e alle caratteristiche dei territori interessati.
Una prima concentrazione si riconosce **a nord di Caneva**, dove sono presenti prevalentemente **attività estrattive di rilevante estensione**, associate ad alcune aree militari non utilizzate e a episodi di dismissione produttiva. Una seconda situazione interessa il territorio **compreso tra Sequals e Spilimbergo**, dove si concentrano aree militari non utilizzate, dismissioni industriali, un sito estrattivo e un impianto fotovoltaico, prevalentemente inseriti in contesti non urbanizzati.
Le situazioni individuate presentano pertanto **differenti condizioni di dismissione, trasformazione e compromissione territoriale**, che interessano sia ambiti produttivi e infrastrutturali sia aree localizzate all'interno del territorio aperto. La loro distribuzione evidenzia una presenza non omogenea del fenomeno e la necessità di distinguere le diverse tipologie e condizioni di degrado nella lettura territoriale del STL.

Squilibri territoriali relativamente ai servizi e alle attrezzature pubbliche

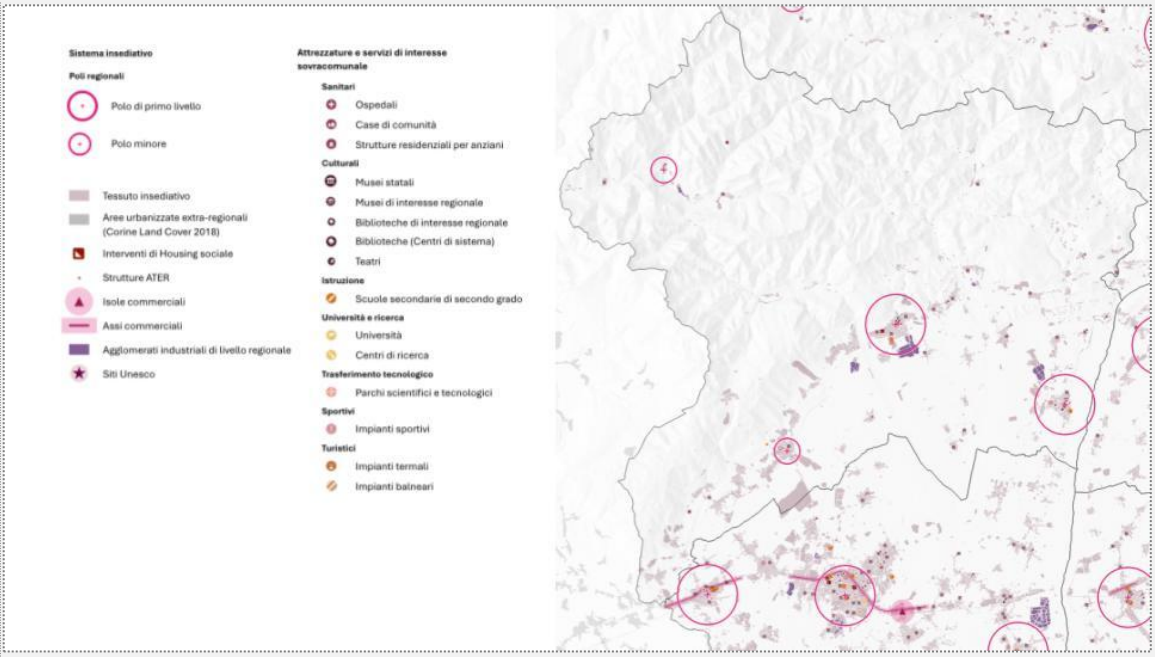


Fig. 4.2. Localizzazione dei servizi e delle attrezzature pubbliche in relazione al sistema insediativo.
Fonte: Componenti Strutturali. Analisi ed elaborazioni condotte dal Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.

Nel STL 08 i servizi e le attrezzature di interesse sovracomunale risultano fortemente concentrati nella porzione di pianura, dove sono localizzati i due Poli di primo livello di Maniago e Spilimbergo e il Polo minore di Aviano. Nella porzione montana, Cimolais costituisce l'unico Polo minore individuato, con una dotazione prevalentemente costituita da servizi di carattere residenziale, tra cui strutture ATER e una struttura residenziale per anziani.
Il sistema insediativo delle valli è caratterizzato dalla presenza di numerosi centri minori, nei quali la dotazione di servizi e attrezzature di interesse sovracomunale risulta più limitata. Non si rilevano infatti, nella porzione montana del STL, ulteriori Poli di primo livello o Poli minori né significative concentrazioni di servizi e attrezzature di livello sovracomunale.
Ne deriva una **polarizzazione territoriale del sistema dei servizi**, con una maggiore concentrazione delle funzioni nella pianura e una conseguente dipendenza dei centri montani dai poli di Maniago, Spilimbergo e, per alcune funzioni, Aviano. Cimolais, pur costituendo un riferimento per il sistema montano, presenta una dotazione prevalentemente locale e non svolge una funzione equivalente a quella dei poli della pianura.
Tale configurazione determina una **differenziazione nell'accessibilità ai servizi e alle funzioni di interesse sovracomunale tra i centri della pianura, i centri vallivi e gli insediamenti più periferici e montani**. A scala sovralocale, il sistema delle relazioni si estende inoltre verso Pordenone e, per specifiche funzioni e bacini di mobilità, verso Codroipo e Belluno, evidenziando una dipendenza da poli esterni allo STL per una parte delle funzioni di livello superiore.
La criticità riguarda pertanto la **disomogenea distribuzione territoriale dei servizi e delle attrezzature**, che si traduce in differenti condizioni di accessibilità e in una maggiore dipendenza dai principali poli della pianura per la popolazione residente nei territori montani.

Porzioni di insediamenti in aree con pericolosità multiple di livello elevato

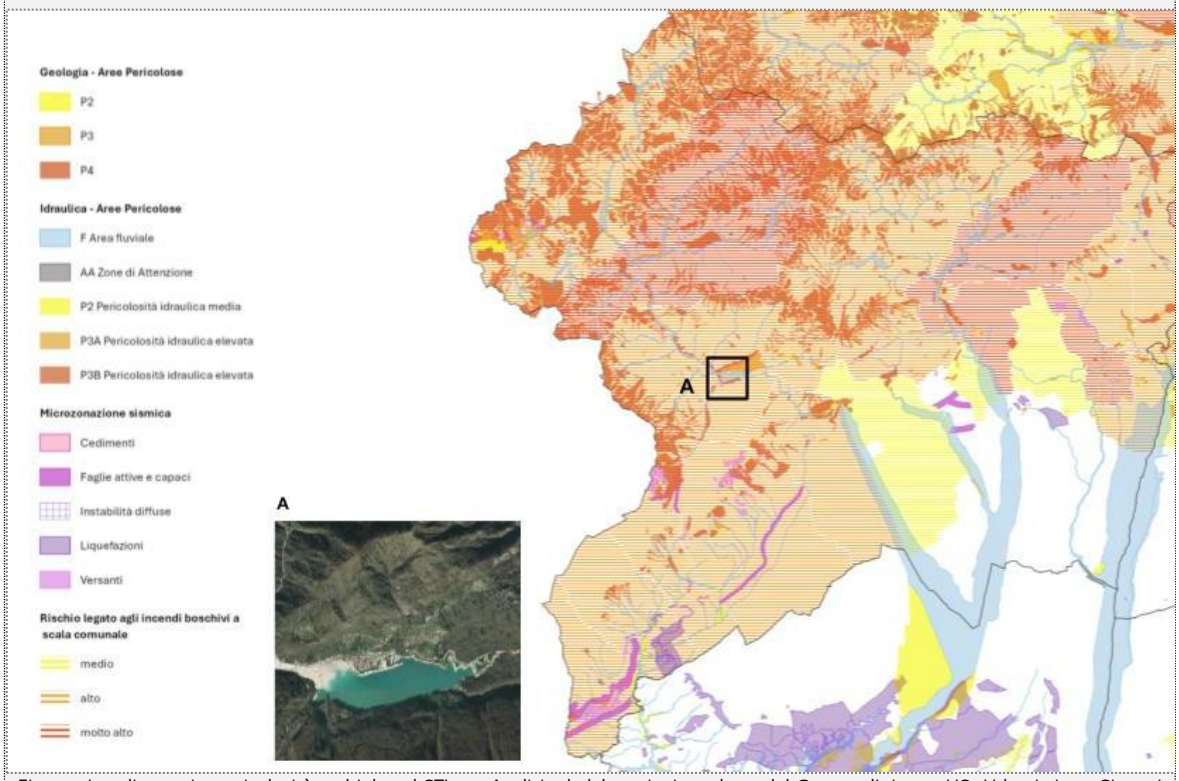


Fig. 4.3. Insediamenti e pericolosità multiple nel STL 08. Analisi ed elaborazioni condotte dal Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.
Consultazione e fonte dati: *Progetto di Piano del Governo del Territorio. Variante 1 – Allegato 4, Carta delle vulnerabilità del territorio*, rielaborazione grafica a cura del gruppo di ricerca USt. A destra: Lago di Barcis, *Ortofoto FVG 2020*.

Il STL 08 presenta condizioni di fragilità territoriale fortemente differenziate tra la porzione di pianura e il sistema pedemontano e montano. Mentre nella porzione sud-orientale del STL prevalgono condizioni di pericolosità idraulica associate principalmente alle aree fluviali e livelli generalmente contenuti di rischio di incendio boschivo, procedendo verso la fascia pedemontana e montana aumenta la sovrapposizione tra pericolosità geologica, sismica, idraulica, valanghiva e rischio di incendio boschivo. A partire dall'area compresa tra Pinzano al Tagliamento e Meduno, diventano più diffuse le condizioni di pericolosità geologica associate ai versanti e agli ambiti individuati dalla microzonazione sismica, con presenza di aree classificate P3 e P4, oltre a faglie attive e capaci in alcuni territori comunali. Tali condizioni interessano in diversi casi direttamente o in prossimità dei sistemi insediativi. Analoghe situazioni si rilevano nell'area di **Stevenà, Caneva e Sarone**, caratterizzata dalla presenza di condizioni di instabilità dei versanti, fenomeni individuati dalla microzonazione sismica, faglie attive e capaci e aree soggette a pericolosità idraulica connessa al sistema del Livenza. Le situazioni di maggiore sovrapposizione si riscontrano nei principali centri e nuclei della fascia montana. A **Montereale Valcellina, Claut e Cimolais**, ad esempio, la presenza di versanti e condizioni di pericolosità geologica e sismica si associa, in diversa misura, alla pericolosità idraulica dei sistemi fluviali e a livelli medio-alti di rischio di incendio boschivo. Analoghe condizioni di compresenza di fattori di pericolosità interessano **Tramonti di Sotto, Tramonti di Sopra, Erto e Casso**, **Piancavallo e Barcis**, con configurazioni differenti in relazione alla morfologia, alla rete idrografica e alle caratteristiche dei versanti.
La criticità riguarda pertanto la **sovrapposizione spaziale di differenti condizioni di pericolosità in prossimità degli insediamenti**, con una progressiva accentuazione della fragilità territoriale procedendo dalla pianura verso i sistemi pedemontani e montani.

Ulteriori criticità

Obsolescenza delle strutture urbano-edilizie prevalentemente residenziali, soprattutto in realtà urbane minori e periferiche

Impatto delle infrastrutture viarie sui tracciati stradali dei centri minori prevalentemente residenziali

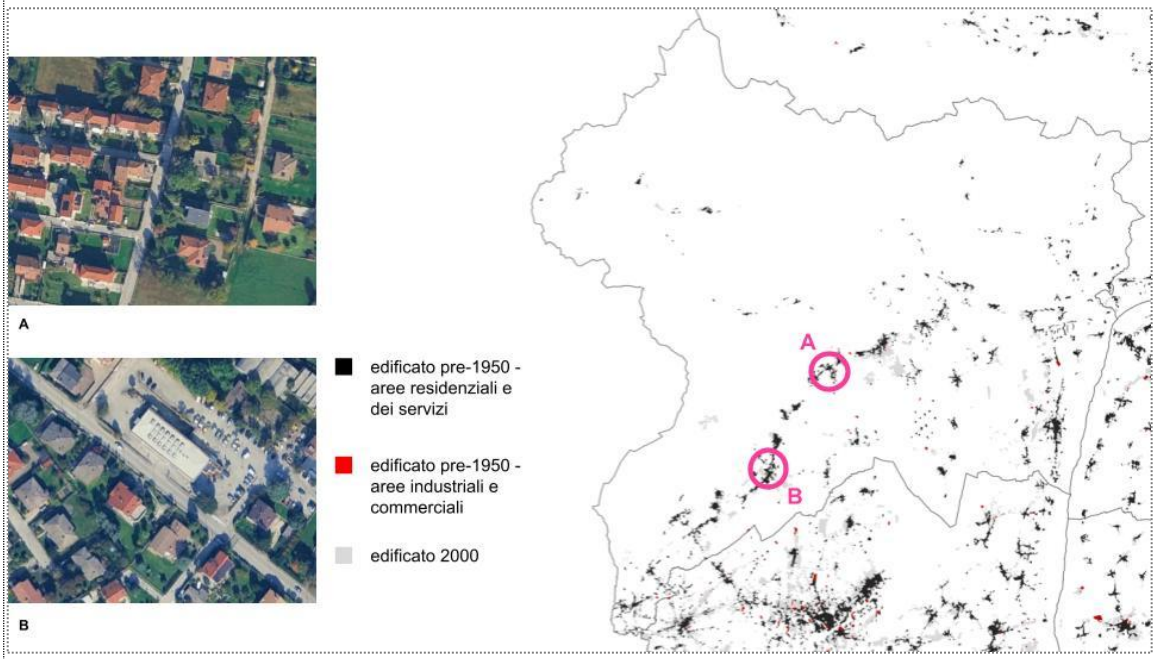


Fig. 4.4. Datazione del patrimonio edilizio residenziale e impatto delle infrastrutture viarie nei centri minori del STL 08.
Analisi ed elaborazioni condotte dal Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.
Consultazione e fonte dati (mappa): Cartografia Moland, IRDAT FVG. Rielaborazione grafica a cura del gruppo di ricerca USt.
Immagini: la SP 29 a Montereale Valcellina (campione A) e la SP7 ad Aviano (campione B) da Google Maps.

Il sistema insediativo del STL 08 presenta una significativa presenza di strutture urbano-edilizie prevalentemente residenziali risalenti a prima della metà del secolo scorso, distribuite soprattutto nei centri minori pedemontani e di pianura e, in misura minore, lungo i principali sistemi vallivi del territorio montano. La diffusione di edifici e tessuti di maggiore anzianità costituisce un indicatore di possibile obsolescenza del patrimonio edilizio, con particolare evidenza negli insediamenti sviluppatisi lungo la SP29 e gli assi viari di fondovalle, che rappresentano importanti direttrici di connessione tra la pianura e il sistema montano.
Il fenomeno assume caratteri differenti in relazione alla struttura dei diversi insediamenti: nei centri minori pedemontani e di fondovalle, in particolare lungo la SP29, prevalgono tessuti residenziali consolidati e di formazione più datata, mentre nei contesti di pianura, ai tessuti residenziali consolidati, presenti soprattutto lungo la SP36 e gli assi SP1-SP22, si affiancano sviluppi insediativi più recenti, prevalentemente costituiti da espansioni dei centri esistenti. A questi si affiancano alcuni insediamenti di nuova formazione, sia residenziali, come Vajont a sud di Maniago, sia produttivi, come Molino di Campagna a sud di Maniago e Il Cristo a nord-ovest di Spilimbergo. In questi contesti, la presenza delle infrastrutture viarie assume un ruolo rilevante nella configurazione degli spazi urbani, determinando condizioni di attraversamento e di interferenza tra la mobilità di livello territoriale e i tessuti residenziali.

La criticità riguarda pertanto la compresenza, soprattutto nei centri minori, di patrimonio edilizio prevalentemente datato e di infrastrutture viarie con funzione di collegamento territoriale, con possibili ricadute sull'adeguatezza del patrimonio edilizio e sulla qualità dello spazio urbano.

All'interno dell'STL si riconosce la presenza delle ulteriori criticità:

- Obsolescenza strutturale, energetica e di formati del patrimonio edilizio delle Aziende Territoriali Regionali;
- Presenza di aree produttive-artigianali e logistiche diffuse con progressivo consumo di suolo e assenza di gerarchia territoriale**.**

4.3. Criticità del Sistema Verde e blu

Criticità di rilevanza strategica

Scarsa connettività tra le aree di elevato valore ecologico-ambientale

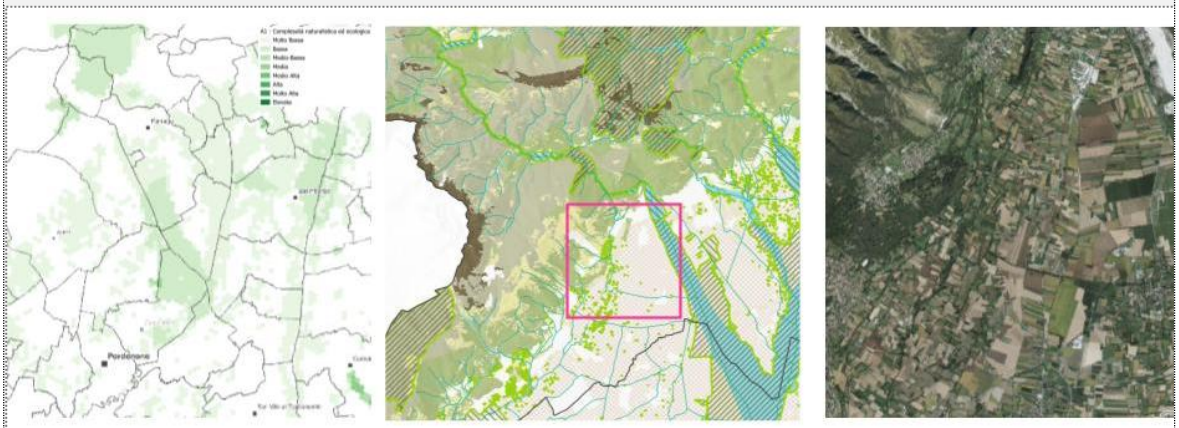


Fig. 4.5. Connettività ecologica nel STL 08. Analisi ed elaborazioni condotte dal Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.
A sinistra: *Progetto di Piano del Governo del Territorio. Variante 1 – Allegato 10.E, Metodologia di costruzione del sistema cartografico a supporto della VAS.* Carta A1 – Complessità naturalistica ed ecologica.
Al centro: Dettaglio sulla componente dell'infrastruttura Verde e Blu: Core Area Magredi di Pordenone (Ambito delle aree naturali protette) e connettivo lineare del Fiume Cellina (Ambito delle aree della connettività ecologica). Analisi condotte dal Dipartimento di Scienze Agroalimentari, Ambientali e Animali, Università degli Studi di Udine.
Rielaborazione grafica a cura del gruppo di ricerca USt.
A destra: un campione di tessuto agricolo a nord-est di Aviano, *Ortofoto FVG 2020*.

All'interno del STL 08 è presente un articolato sistema di elementi di rilevanza ecologica e ambientale, riconducibili sia alle aree naturali protette sia alla rete della connettività ecologica. In pianura assumono particolare rilievo i magredi del Cellina e del Meduna, il greto del Tagliamento, il connettivo lineare del Livenza e la diffusa presenza di prati stabili, con concentrazioni significative in prossimità di Aviano e nel territorio a sud di Meduno. Nella fascia collinare e montana sono invece presenti i connettivi lineari associati ai principali corsi d'acqua, tra cui il Cellina, il Meduna e l'Arzino, oltre a sistemi di elevato valore naturalistico quali le Dolomiti Friulane, la foresta del Cansiglio, il monte Ciaurlec e la forra del torrente Cosa.
La lettura della *Carta della complessità naturalistica ed ecologica* evidenzia tuttavia una discontinuità tra i principali elementi di valore, con valori di complessità prevalentemente bassi nelle aree che costituiscono la matrice territoriale di connessione. Gli elementi di maggiore rilevanza risultano pertanto frequentemente separati da matrici agricole e insediative caratterizzate da una minore continuità ecologica, determinando una rete di connessioni prevalentemente lineari e localmente discontinue.
La criticità riguarda quindi la **discontinuità della rete ecologica territoriale e la limitata connessione tra i principali nuclei e corridoi di interesse naturalistico**, particolarmente evidente nei territori di pianura e nelle aree di transizione tra pianura, fascia pedemontana e sistema montano. Allo stesso tempo, alcune matrici territoriali a prevalente carattere agricolo e forestale, pur presentando livelli di complessità inferiori rispetto ai principali nuclei naturalistici, svolgono una funzione di supporto alla connettività ecologica e costituiscono elementi rilevanti per la continuità della rete.

Assenza di connettività ecologica lungo i corridoi fluviali in senso trasversale

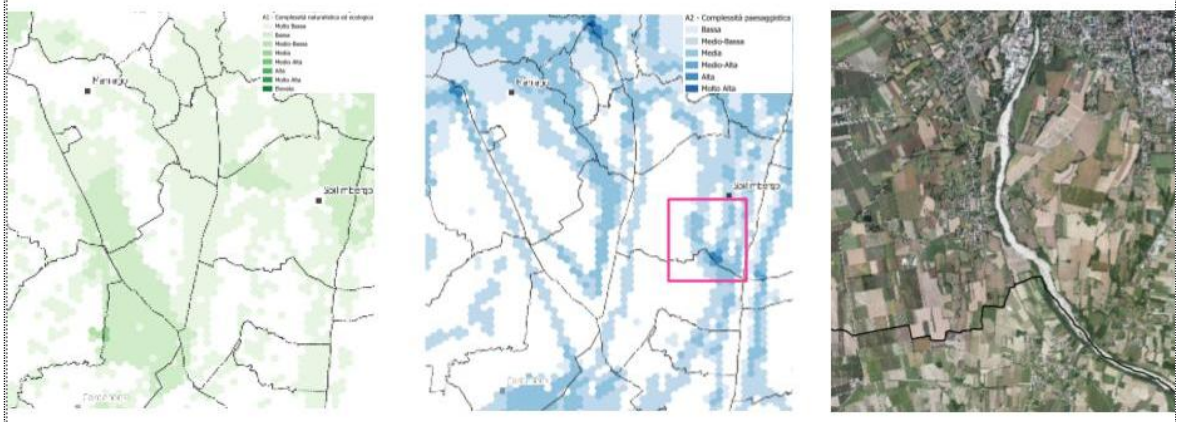


Fig. 4.6. Connettività ecologica lungo i corridoi fluviali
A sinistra: *Progetto di Piano del Governo del Territorio. Variante 1 – Allegato 10.E, Metodologia di costruzione del sistema cartografico a supporto della VAS.* Carta A1 – Complessità naturalistica ed ecologica.
Al centro: *Progetto di Piano del Governo del Territorio. Variante 1 – Allegato 10.E, Metodologia di costruzione del sistema cartografico a supporto della VAS.* Carta A1 – Carta della complessità paesaggistica.
A destra: un campione di tessuto agricolo a nord-est di Aviano, *Ortofoto FVG 2020*.

Il STL 08 è attraversato dai sistemi fluviali del Tagliamento e del Meduna e da una rete di corsi d'acqua, tra cui il Cellina, l'Arzino e il Cosa, che costituiscono elementi strutturanti della rete ecologica territoriale. I corridoi fluviali assumono particolare rilevanza nei rapporti tra gli ambiti naturali, le aree agricole e gli altri elementi della matrice territoriale, soprattutto nei tratti in cui i sistemi fluviali si aprono verso la pianura.
La lettura della *A1 – Carta del livello di sensibilità ambientale e della connettività ecologica* e della *A2 – Carta della complessità paesaggistica* evidenzia tuttavia, lungo alcuni tratti dei corridoi fluviali, livelli di complessità naturalistica ed ecologica molto bassi o medio-bassi, a fronte di livelli di complessità paesaggistica prevalentemente medi o medio-alti. La presenza del corso d'acqua non corrisponde pertanto necessariamente a una continuità ecologica efficace tra l'alveo, le fasce ripariali e la matrice territoriale circostante.
La criticità riguarda in particolare la **discontinuità delle connessioni ecologiche in senso trasversale rispetto ai corridoi fluviali**, determinata dalla debole integrazione tra gli ambienti fluviali e gli elementi naturali presenti nelle aree circostanti. Tale condizione risulta evidente in alcuni tratti del fiume Meduna, dove i bassi livelli di complessità naturalistica ed ecologica indicano una limitata strutturazione della matrice laterale e una necessità di rafforzare le connessioni tra il corridoio fluviale e il territorio agricolo circostante, anche in relazione ai bacini di connettività ecologica individuati nell'area.

Assenza di connessioni ecologiche multiscalari tra biotopi e aree naturali protette nei contesti agricoli dell'alta e bassa pianura

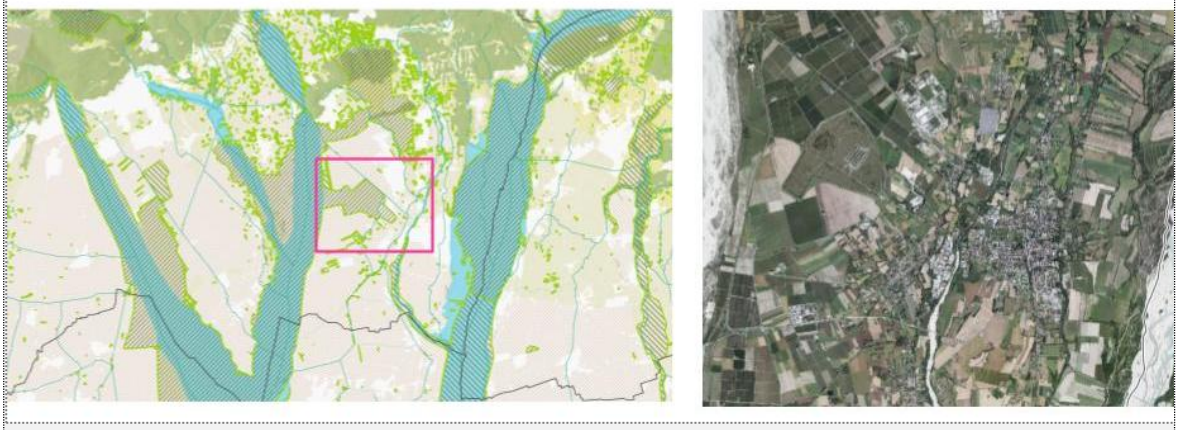


Fig. 4.7. Connessioni ecologiche multiscalari tra biotopi e aree naturali protette nel STL 08.
Analisi ed elaborazioni condotte dal Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.
A sinistra Dettaglio sulla componente dell'infrastruttura Verde e Blu: Magredi di Pordenone (Ambito delle aree naturali protette) e prati stabili in prossimità del connettivo lineare del Fiume Tagliamento (Ambito delle aree della connettività ecologica). Analisi condotte dal Dipartimento di Scienze Agroalimentari, Ambientali e Animali, Università degli Studi di Udine (rielaborazione grafica a cura del gruppo di ricerca USt).
A destra: La campagna periurbana di Spilimbergo tra il Fiume Tagliamento e i Magredi di Pordenone, *Ortofoto FVG 2020*.

Nel STL 08 è presente un articolato sistema di elementi di rilevanza ecologico-ambientale, costituito da aree naturali protette, biotopi, corridoi fluviali ed elementi diffusi della matrice agricola. In pianura assumono particolare rilievo i magredi del Cellina e del Meduna, il greto del Tagliamento, il connettivo lineare del Livenza e i prati stabili, particolarmente presenti in alcuni ambiti nei pressi di Aviano e a sud di Meduno. Nella fascia collinare e montana il sistema comprende i corridoi associati al Cellina, al Meduna, all'Arzino e al Cosa, oltre a estesi nuclei di naturalità quali le Dolomiti Friulane, la foresta del Cansiglio e il monte Ciaurlec.
La lettura del territorio evidenzia tuttavia una **discontinuità nelle relazioni tra questi elementi a diverse scale territoriali**. Nella matrice agricola di pianura sono presenti numerosi elementi naturali diffusi, tra cui i prati stabili e le formazioni vegetazionali associate alla rete idrografica, che risultano tuttavia localmente frammentati e non sempre sufficientemente connessi tra loro e con i principali nuclei di valore ecologico. Ne deriva una struttura ecologica caratterizzata dalla presenza di elementi puntuali e corridoi lineari che non costituiscono ovunque una rete continua e articolata.
La criticità riguarda pertanto la **debole integrazione tra elementi ecologici di diversa scala**, dai piccoli elementi della matrice agricola ai biotopi, alle aree naturali protette e ai principali corridoi fluviali. Tale discontinuità limita la capacità della rete ecologica di garantire relazioni funzionali tra i diversi nuclei di naturalità e tra la pianura, la fascia pedemontana e il sistema montano.

Effetti causati dal cambiamento climatico

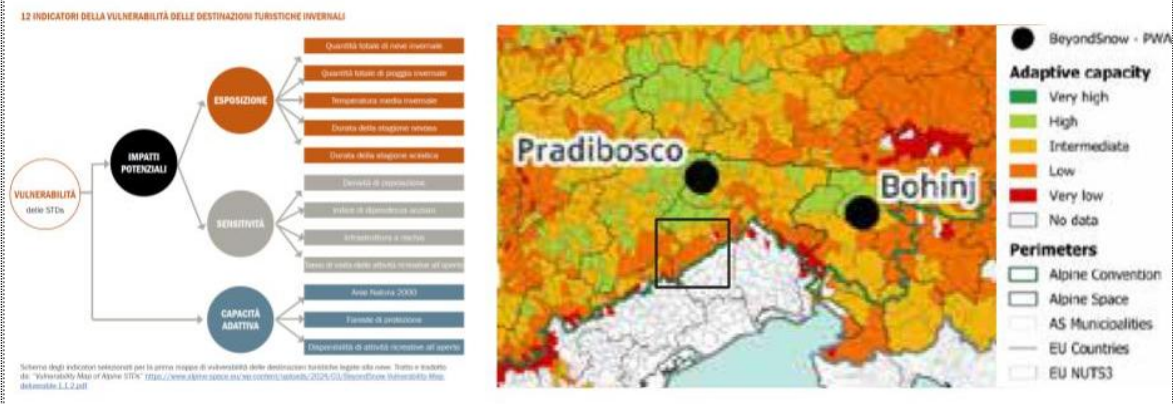


Fig. 4.8a. Indicatori della vulnerabilità delle destinazioni turistiche invernali (sinistra) e mappa della capacità di adattamento delle destinazioni turistiche legate alla neve STDs, ottobre 2023 (destra).
Fonte (sinistra): Gruppo di lavoro tecnico scientifico clima FVG (luglio 2024), Segnali dal Clima in FVG, p.67
Fonte (destra): "Vulnerability Map of Alpine STDs", Gruppo di lavoro tecnico scientifico clima FVG (luglio 2024), Segnali dal Clima in FVG, pag. 68.

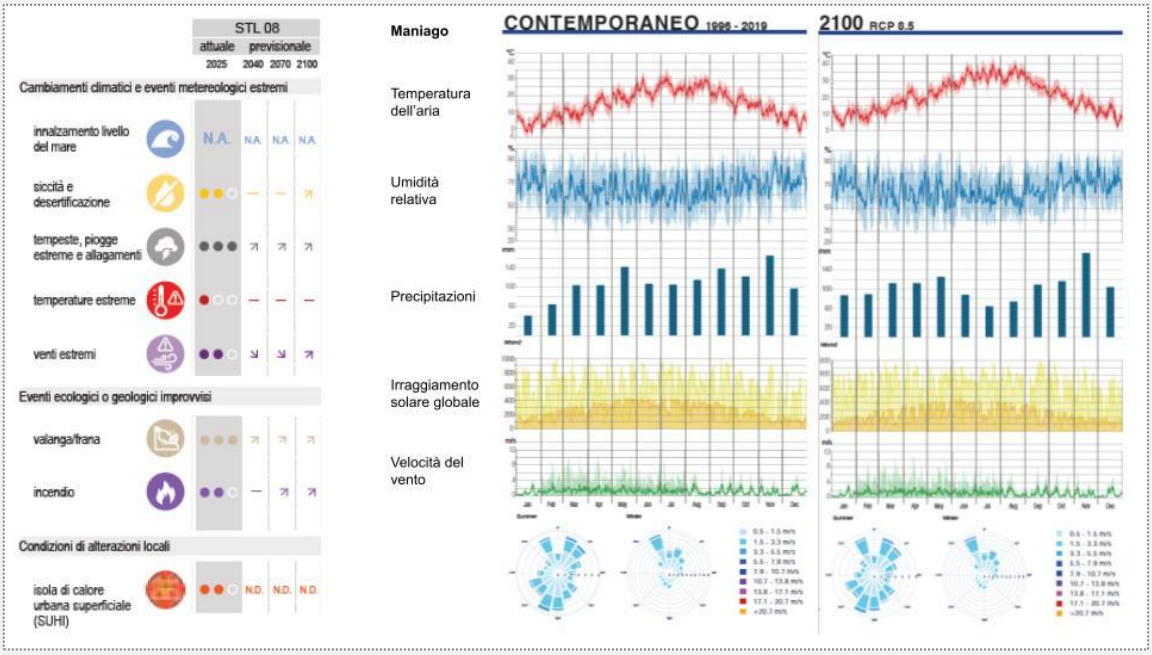


Fig. 4.8b. Matrice valutativa sintetica delle vulnerabilità climatico-ambientali per STL.
Fonte, a sinistra: Centro interdipartimentale F.O.CU.S. - Sapienza Università di Roma, *Studi e Ricerche finalizzate al contenimento / azzeramento del consumo di suolo e al rafforzamento della capacità di resilienza dei territori della Regione Friuli-Venezia Giulia in funzione dei rischi naturali e di quelli derivanti dal cambiamento climatico, Dossier sulle attività svolte nella Fase 2 della Ricerca*, pag. 50. Fonte (destra): ivi, p.117-118 (estratti)

"Maniago presenta un clima temperato umido con estate calda, riconducibile alla classificazione Köppen Cfb, caratterizzato da un'escursione termica annuale ben definita. […]
In sintesi, il clima attuale di Maniago si caratterizza per estati calde con umidità moderata, inverni freddi ma non estremi, precipitazioni abbondanti e ben distribuite durante l'anno con picchi primaverili e autunnali, e ventilazione generalmente debole.
[…]

Le proiezioni climatiche per Maniago mostrano una tendenza progressiva all'aumento delle temperature medie, con incrementi particolarmente marcati nel trimestre estivo. […] L'incremento massimo risulta pari a circa +10 °C rispetto ai valori contemporanei, delineando condizioni estive decisamente più calde e prolungate.
L'umidità relativa, oggi compresa tra 59% e 72%, mantiene una sostanziale stabilità annuale negli scenari futuri, confermando minimi estivi attorno al 59-60% in luglio e agosto. Questa persistenza di valori di umidità associata al forte aumento delle temperature determina un significativo peggioramento delle condizioni termoigrometriche estive, con potenziali effetti critici sul comfort ambientale e sulla salute della popolazione.
Le precipitazioni future mostrano una relativa stabilità nei valori complessivi, ma con una redistribuzione stagionale. […] La distribuzione pluviometrica futura appare
quindi più polarizzata, con una contrazione estiva e una sostanziale stabilità dei massimi autunnali e primaverili.
La ventilazione resta estremamente debole in tutti gli scenari analizzati […]. Questa persistenza di condizioni di scarsa ventilazione potrebbe aggravare il disagio termico durante le ondate di calore, limitando ulteriormente il rimescolamento atmosferico.
La radiazione solare diretta mantiene valori elevati e stabili […]. La componente diffusa si attesta su valori comparabili agli attuali […].
In sintesi, gli scenari futuri delineano per Maniago un sistema climatico caratterizzato da un marcato aumento delle temperature, estati molto più calde, inverni miti, una redistribuzione delle precipitazioni con relativa stabilità dei totali annui ma maggiore contrasto stagionale, ventilazione debole e una radiazione solare sostanzialmente invariata."

Testo tratto da: Centro interdipartimentale F.O.CU.S. - Università degli Studi di Roma "La Sapienza", *Studi e Ricerche finalizzate al contenimento/azzeramento del consumo di suolo e al rafforzamento della capacità di resilienza dei territori della Regione Friuli-Venezia Giulia in funzione dei rischi naturali e di quelli derivanti dal cambiamento climatico, Dossier sulle attività svolte nella Fase 2 della Ricerca,* pp. 115-116.

4.4. Criticità del Sistema della Mobilità delle persone, delle merci e dell'informazione

Criticità di rilevanza strategica

Forte dipendenza dalla mobilità privata su gomma, dovuta a sistemi insediativi diffusi e alla bassa accessibilità ferroviaria
Scarsa intermodalità gomma-ferro in gran parte del territorio regionale, soprattutto nei contesti periferici

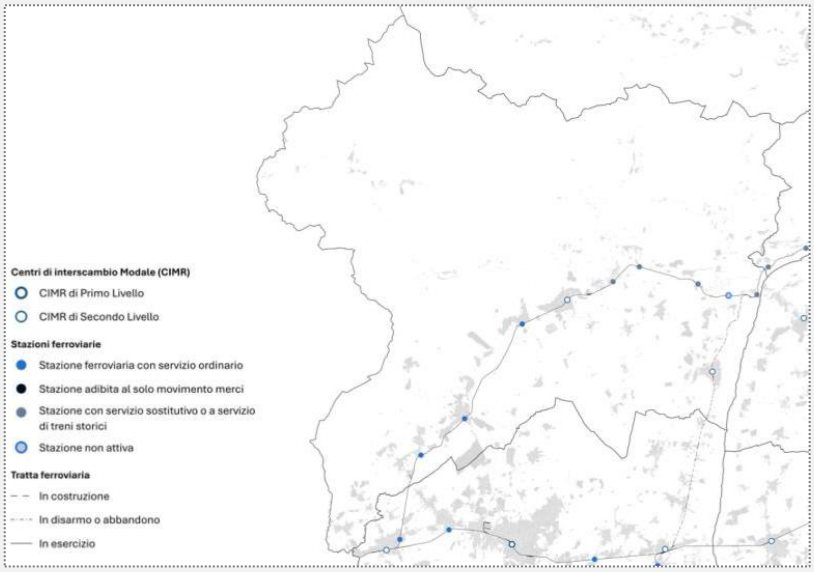


Fig. 4.9a. Sistema insediativo e accessibilità ferroviaria nel STL 08.
Fonte: Componenti Strutturali, Analisi ed elaborazioni condotte dal Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.

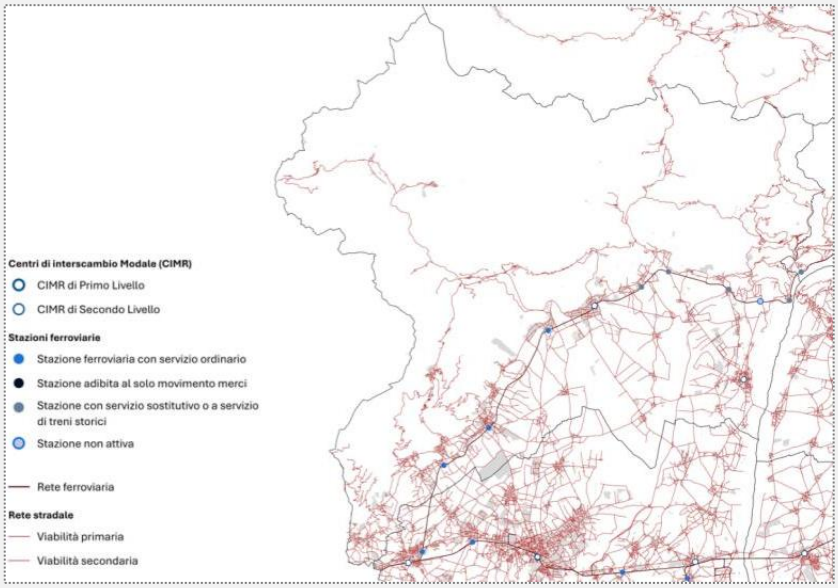


Fig. 4.9b. Sistema ferroviario e intermodalità gomma-ferro nel STL 08.
Fonte: Componenti Strutturali, Analisi ed elaborazioni condotte dal Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.

Il STL 08 è attraversato dalla **linea ferroviaria Sacile–Gemona**, che si sviluppa lungo la fascia pedemontana. La stazione di Maniago costituisce un nodo di riferimento per un bacino territoriale più ampio rispetto al solo centro urbano e assume particolare rilevanza per l'accessibilità al sistema montano del STL, in relazione anche al ruolo previsto per i CIMR di secondo livello e alla componente strategica relativa al consolidamento dei nodi ferroviari "Varchi della montagna".
A questo sistema si aggiungono il CIMR di secondo livello di Spilimbergo, localizzato lungo la tratta ferroviaria dismessa Casarsa–Pinzano, e la stazione di Sacile, nel contermine STL 09, che costituisce un ulteriore riferimento per la porzione settentrionale del STL 08. La distribuzione diffusa dei centri insediativi e la limitata presenza di stazioni direttamente accessibili dai centri minori determinano condizioni di debole integrazione tra rete ferroviaria e mobilità locale.
In particolare, nei sistemi di fondovalle e nei territori montani più periferici, l'accesso ai nodi ferroviari richiede frequentemente l'utilizzo della rete stradale e della mobilità privata, riducendo la capacità del trasporto ferroviario di costituire una modalità effettivamente integrata negli spostamenti quotidiani. La distanza dai principali nodi della fascia pedemontana e di pianura e la limitata integrazione con il trasporto pubblico locale rafforzano tale condizione.
La criticità riguarda pertanto la **debole intermodalità tra trasporto ferroviario, trasporto pubblico e mobilità su gomma**, associata alla struttura insediativa diffusa e alla distribuzione dei nodi ferroviari, con effetti particolarmente rilevanti sull'accessibilità dei centri minori e dei territori montani.

Sottoutilizzo delle stazioni nei centri medi e piccoli, con progressivo abbandono e assenza di presidio

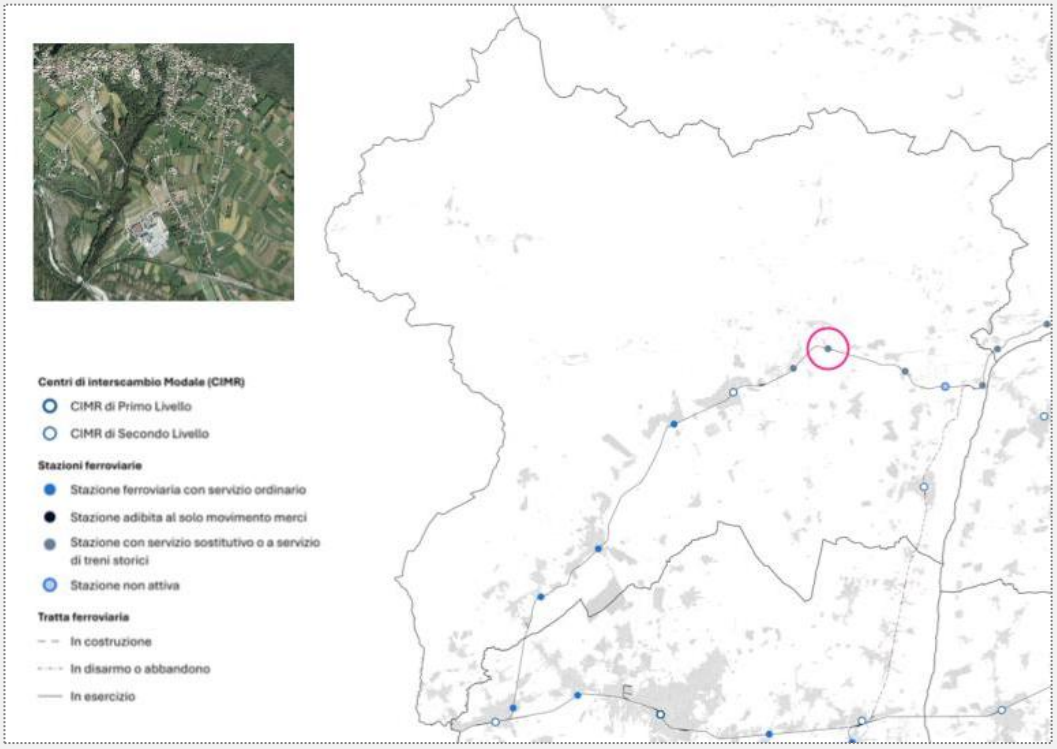


Fig. 4.10. Distribuzione e stato di attivazione delle stazioni ferroviarie nel STL 08.
Fonte: Componenti Strutturali. Analisi ed elaborazioni condotte dal Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.
Immagine a sinistra: Meduno, *Ortofoto FVG 2020*.

Il STL 08 è attraversato dalla **linea ferroviaria Sacile–Gemona**, lungo la fascia pedemontana, alla quale si raccorda la tratta ferroviaria dismessa Casarsa–Pinzano. Lungo la linea Sacile–Gemona sono presenti il CIMR di secondo livello di Maniago, tre stazioni con servizio ferroviario ordinario (Budoia-Polcenigo, Aviano e Montereale Valcellina), quattro stazioni utilizzate nell'ambito di servizi sostitutivi o per il servizio di treni storici (Pinzano al Tagliamento, Travesio, Meduno e Fanna-Cavasso) e la stazione di Castelnovo del Friuli, attualmente non attiva.
La **differenziata condizione di esercizio delle stazioni** determina una **limitata capacità della rete ferroviaria di garantire un servizio ordinario omogeneo ai centri intermedi del STL**. In particolare, la presenza di stazioni prive di servizio ferroviario ordinario riduce le possibilità di accesso diretto alla rete e limita le opportunità di interscambio con il trasporto pubblico locale, rafforzando il ricorso alla mobilità su gomma per raggiungere i nodi ferroviari attivi.
La criticità risulta particolarmente rilevante nei centri minori e nei territori di fondovalle, dove la distribuzione dei servizi ferroviari e la distanza dai principali nodi di interscambio determinano condizioni differenziate di accessibilità alla rete. Ne deriva una debole integrazione tra le stazioni ferroviarie e il sistema della mobilità territoriale, che limita il ruolo della ferrovia quale componente ordinaria degli spostamenti tra i centri del STL.

Sistema RECIR con tratte mancanti e assenza di interconnessioni significative con il territorio

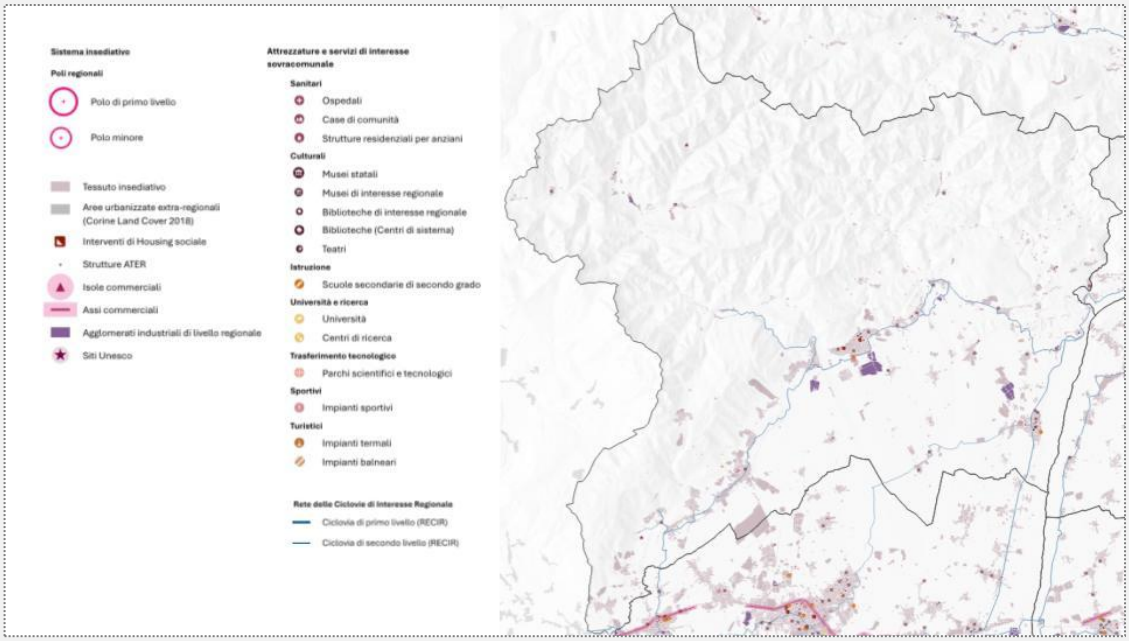


Fig. 4.11. Sistema RECIR e connessioni territoriali nel STL 08.
Fonte: Componenti Strutturali**,** Analisi ed elaborazioni condotte dal Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.

Il sistema della RECIR interessa il STL 08 attraverso alcuni principali itinerari ciclabili. Tra questi, la **FVG 3 – Ciclovia Pedemontana e del Collio** attraversa la fascia pedemontana parallelamente alla linea ferroviaria Sacile–Gemona e si connette verso sud con la **FVG 7 – Ciclovia del Livenza**. Nella porzione sud-orientale del STL è inoltre presente la **FVG 6 – Ciclovia del Tagliamento**, mentre la **FVG 10 – Ciclovia del Noncello** interessa la porzione meridionale. Alla FVG 3 si raccordano inoltre le diramazioni verso il lago di Barcis.
La rete presenta tuttavia una **limitata estensione verso i territori montani e i principali sistemi di fondovalle**. In particolare, risultano carenti i collegamenti trasversali tra gli itinerari della RECIR localizzati nella fascia di pianura e pedemontana e i centri e le valli della porzione montana dello STL. Tale configurazione determina una rete maggiormente strutturata lungo le direttrici principali, ma meno articolata nelle connessioni con i sistemi insediativi e territoriali interni.
La criticità riguarda pertanto la **discontinuità della rete ciclabile sovralocale e la debole integrazione tra la RECIR e la rete ciclabile locale**, con particolare riferimento ai collegamenti tra la pianura, la fascia pedemontana e i territori di fondovalle, in coerenza con la componente strategica relativa al rafforzamento dei collegamenti tra la RECIR e le ciclovie locali.

Rete ciclabile sovralocale discontinua e frammentata

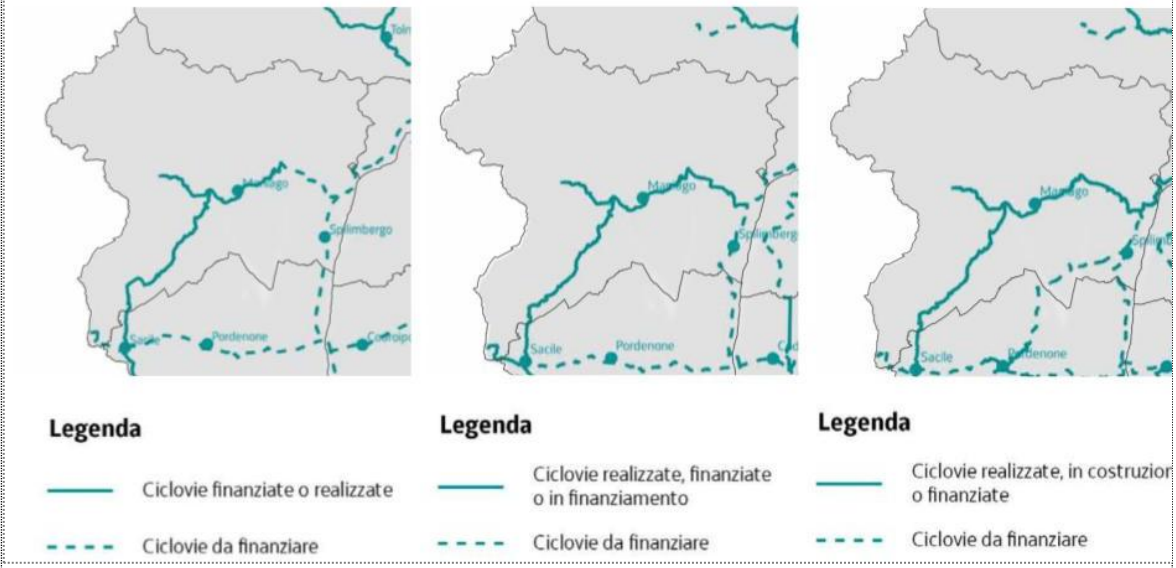


Fig. 4.12. Rete ciclabile sovralocale nel STL 08.
Fonte: PREMOCI (2019), *P2.1 RECIR. Stato di fatto (febbraio 2019). Quadro d'insieme*. A sinistra: estratto dello *Schema Allegato 1 – DGR 2614/2015*. Al centro: estratto dello *Schema Allegato 1 – DGR 3266/2007*. A destra: estratto dello *Schema Allegato B – DGR 2297/2006*.

Il sistema della RECIR interessa il STL 08 attraverso due principali direttrici: la FVG 3 – Ciclovia Pedemontana e del Collio, che attraversa la fascia pedemontana parallelamente alla linea ferroviaria Sacile–Gemona e si raccorda verso sud con la FVG 7 – Ciclovia del Livenza, e la FVG 6 – Ciclovia del Tagliamento, localizzata lungo il margine sud-orientale del STL. A queste si aggiunge la FVG 10 – Ciclovia del Noncello, nella porzione meridionale, oltre alle diramazioni della FVG 3 verso il lago di Barcis.

Lo stato di attuazione dei diversi itinerari evidenzia tuttavia una condizione differenziata: la direttrice FVG 3–FVG 7 risulta realizzata, mentre la FVG 6 e la FVG 10 risultano ancora prive di finanziamento. La rete presenta pertanto tratti caratterizzati da differenti livelli di attuazione, con conseguenti discontinuità nella sua configurazione complessiva.

La criticità riguarda quindi l'incompletezza della rete ciclabile sovralocale, che limita la continuità degli itinerari e la capacità della RECIR di connettere in modo integrato i principali centri, i territori agricoli di pianura e i sistemi vallivi e turistici della fascia montana.

Sovrapposizioni critiche con tratte stradali ad elevato volume di traffico

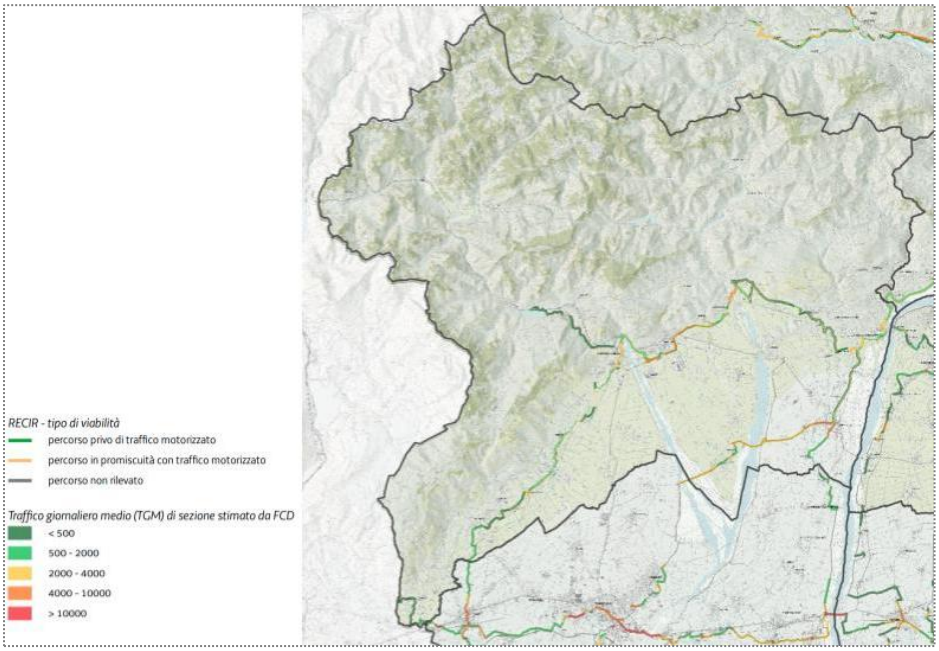


Fig. 4.13. Itinerari RECIR e flussi di traffico sulla rete stradale nel STL 08.
Fonte: PREMOCI (2019), P3.2 – Analisi del traffico giornaliero medio sulla rete stradale associata alla RECIR. Composizione dei quadranti A-F.

La rete RECIR che interessa il STL 08 è costituita principalmente dalla FVG 3 – Ciclovia Pedemontana e del Collio, che attraversa la fascia pedemontana parallelamente alla linea ferroviaria Sacile–Gemona e si raccorda verso sud con la FVG 7 – Ciclovia del Livenza, e dalla FVG 6 – Ciclovia del Tagliamento, lungo il margine sud-orientale dello STL. A queste si aggiungono la FVG 10 – Ciclovia del Noncello, nella porzione meridionale, e le diramazioni della FVG 3 verso il lago di Barcis.
L'analisi dei flussi di traffico evidenzia la **presenza di tratti della rete ciclabile in promiscuo con la viabilità motorizzata**, con una distribuzione più frammentata nella porzione occidentale della direttrice FVG 3–FVG 7 e più continua nella restante parte della FVG 3 e lungo la FVG 6. Le condizioni di maggiore criticità in relazione ai volumi di traffico interessano in particolare l'area di Maniago, il territorio a sud di Meduno e l'area di Spilimbergo, dove i valori di traffico giornaliero medio stimato risultano compresi tra 4.000 e 10.000 veicoli/giorno.
Nel caso di Maniago, i tratti caratterizzati dai maggiori volumi di traffico non risultano coincidenti con percorsi ciclabili in promiscuo; a sud di Meduno, invece, il livello di traffico interessa direttamente un tratto ciclabile in promiscuo con la viabilità motorizzata. A Spilimbergo, infine, il dato riguarda una tratta ciclabile non ancora realizzata e pertanto non direttamente classificabile come situazione di promiscuità.
La criticità riguarda quindi la **sovrapposizione, in alcuni ambiti, tra itinerari ciclabili e viabilità caratterizzata da elevati volumi di traffico**, con condizioni potenzialmente più problematiche nei tratti in cui la mobilità ciclabile si svolge direttamente in promiscuo con il traffico motorizzato.

All'interno dell'STL si riconosce la presenza delle seguenti ulteriori criticità:
- Sbilanciamento del trasporto merci verso gomma (86%) rispetto al trasporto su ferro;
- Impatti ambientali sulla salute pubblica causati da specifiche infrastrutture stradali (o tratti di esse con elevata congestione);
- Scarso servizio di trasporto pubblico capillare per attività turistiche nel contesto montani.

5. LE POTENZIALITÀ E LE OPPORTUNITA TERRITORIALI

Le componenti strutturali e le identità rilevate nel STL 08 delineano un sistema pedemontano a vocazione plurima, nel quale la complementarietà artigianale e manifatturiera fra Maniago e Spilimbergo si integra con il cuore montano delle Dolomiti Friulane, riconosciute dall'UNESCO, con un patrimonio storico e della memoria di rilevanza nazionale e con una fascia pedemontana ricca di risorse idriche, naturali e paesaggistiche. La lettura integrata di queste componenti consente di individuare alcune direttrici di sviluppo prioritarie, coerenti con gli indirizzi strategici della Variante 1 al PGT.
Maniago e Spilimbergo esprimono due eccellenze artigianali di rilievo internazionale: la lavorazione delle coltellerie a Maniago, sviluppata a partire da un'antica tradizione di fabbri e battiferro legata alla disponibilità di acqua e minerale e oggi celebrata nel Museo dell'arte fabbrile, e l'arte del mosaico a Spilimbergo, tramandata dalla rinomata Scuola Mosaicisti del Friuli. La manifattura assorbe oltre un terzo degli addetti complessivi del STL 08, con una concentrazione significativa anche a Meduno, Sequals, Polcenigo e Caneva, ed è organizzata negli agglomerati industriali di interesse regionale di Spilimbergo (Consorzio Ponterosso Tagliamento) e di Maniago, Montereale Valcellina, Meduno e Cimolais (Consorzio NIP), orientati dalla pianificazione comunale verso il modello delle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate. Consolidare questa specializzazione artigianale, distinguendo le politiche per la fascia pedemontano-produttiva da quelle per i territori montani più interni, è la principale opportunità economica dell'ambito.

L'ambito montano racchiude il cuore delle Dolomiti Friulane, componente del sito seriale UNESCO "Dolomiti", in gran parte compreso nel Parco naturale regionale delle Dolomiti Friulane e nella Riserva naturale della Forra del Cellina: un territorio di eccezionale naturalità dominato dalla Cima dei Preti, dal lago di Barcis e dai borghi alpini di Claut, Cimolais, Andreis, Frisanco, Clauzetto e Tramonti di Sopra e di Sotto, fra i meglio conservati dell'arco alpino friulano. Ventidue dei ventisette Comuni del STL 08 rientrano nell'Area Interna "Dolomiti Friulane" riconosciuta dalla programmazione SNAI 2021-2027: valorizzare questo patrimonio naturalistico e insediativo, oggi segnato da un marcato spopolamento, è un'opportunità da perseguire insieme al presidio dei servizi essenziali, per il quale le componenti strategiche individuano le Aree di consolidamento dei presidi territoriali di Tramonti di Sopra-Tramonti di Sotto e di Cimolais-Claut, e al ruolo di Cimolais come polarità turistica e porta di accesso alla Val Cimoliana e al Parco.
Il territorio conserva la memoria di un evento di rilevanza storica nazionale: la frana del Monte Toc nell'invaso della diga del Vajont, nella notte del 9 ottobre 1963, e l'onda che ne seguì, che colpì le frazioni di Erto e Casso e, oltre la diga, la valle del Piave in territorio veneto. Il paesaggio della valle, con la nicchia di distacco ancora leggibile sul versante del Toc, e il comune di Vajont, sorto nella bassa pianura pordenonese per accogliere le famiglie superstiti, custodiscono questa memoria condivisa fra montagna e pianura. La valorizzazione dei luoghi della memoria è un'opportunità per un turismo culturale consapevole, in relazione con il versante veneto.
La fascia pedemontana conserva un patrimonio diffuso di grande qualità: le sorgenti carsiche del Gorgazzo e della Santissima a Polcenigo, quest'ultima riconosciuta come sorgente del fiume Livenza e inserita, con Caneva, nel sito UNESCO "Palù di Livenza e Santissima" dei siti palafitticoli preistorici dell'arco alpino, la Foresta del Cansiglio, l'altopiano del Piancavallo ad Aviano, storica stazione turistica invernale ed estiva, il Ponte della Delizia fra Spilimbergo e Dignano, e la rete di mulini, filande e gualchiere censita dall'Ecomuseo regionale delle Dolomiti Friulane "Lis Aganis". L'integrazione di questi elementi con il sistema fluviale del Cellina, del Meduna, del Tagliamento e del Livenza, con la rete ciclabile RECIR (FVG 3, 6, 7 e variante FVG 3/c) e con la ferrovia Pedemontana Sacile-Gemona, i cui servizi storici e turistici sono in progressivo sviluppo lungo il tratto settentrionale, è un'opportunità per un turismo lento che unisca archeologia preistorica, archeologia industriale e paesaggio fluviale.

La distribuzione di queste risorse è restituita nella Fig. 5.1. Il turismo naturalistico e sportivo si concentra nel Sito UNESCO delle Dolomiti Friulane, nel settore settentrionale, e nell'area di Piancavallo, l'unico Comune con componenti legate alla montagna estiva e invernale e con impianti sciistici; i campeggi si distribuiscono nelle valli interne. Il turismo storico-artistico interessa la fascia pedemontana, con gli ambiti dell'arte, della cultura e dei borghi storici di Polcenigo, attorno al sito UNESCO di Palù di Livenza, e di Spilimbergo. A Piancavallo è presente un Infopoint PromoTurismo FVG. Ne risulta un'offerta che può legare la montagna alla pianura, con l'enogastronomia della Pitina come elemento comune alle valli.

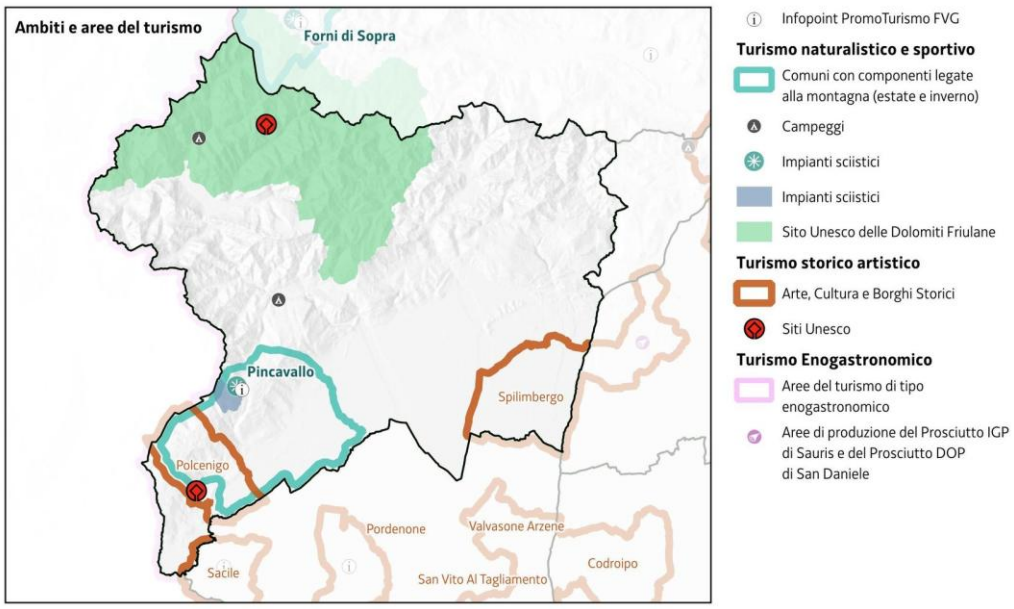


Fig. 5.1. Ambiti e aree del turismo nello STL 08: turismo naturalistico e sportivo, storico-artistico ed enogastronomico. *Elaborazione Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, DPIA Università di Udine.*

Opportunità trasversali

Le potenzialità sopra descritte si rafforzano se lette in chiave di rigenerazione e di resilienza. Il comparto produttivo-militare di Spilimbergo-Sequals, che comprende la Caserma Alceo Sampaoli, la Caserma Zamparo e il Deposito munizioni di Sequals, individuato come Area di rigenerazione territoriale, consente di accompagnare lo sviluppo degli agglomerati industriali di interesse regionale con il recupero di patrimonio militare e industriale dismesso e il rafforzamento delle connessioni ecologiche con il Meduna e il Tagliamento; una seconda Area di rigenerazione territoriale interessa il sistema delle cave di Caneva, per il quale si promuove una strategia unitaria di rigenerazione paesaggistica e ambientale in prossimità del Cansiglio. Il Forte di Budoia, al confine con il Veneto, e le altre aree militari distribuite sul territorio, prevalentemente nella fascia di pianura (a Pinzano al Tagliamento, Spilimbergo, Vivaro, Vajont e Clauzetto), completano il quadro delle opportunità di rigenerazione. Sul fronte dell'accessibilità, il consolidamento della ferrovia Pedemontana, con i nodi di interscambio modale di secondo livello di Spilimbergo e Maniago e il recupero del sedime della ex ferrovia Pinzano-Casarsa a Spilimbergo come percorso ciclabile e fronte urbano, risponde alla forte dipendenza dalla mobilità su gomma. Sul piano climatico, il STL 08 registra un aumento dei giorni senza pioggia e delle temperature estive a Maniago e Spilimbergo, un alto rischio di frane, soprattutto nella parte meridionale del sistema, e di incendi boschivi in aumento, e un'isola di calore urbana più intensa nei centri di pianura rispetto alla montagna: condizioni che richiedono strategie di adattamento differenziate fra fascia pedemontana e territori montani.

Nel complesso, il STL 08 si configura come un sistema a vocazione multipla — artigianale e manifatturiera, montana-naturalistica, storico-identitaria e paesaggistico-pedemontana — le cui potenzialità, se coordinate attraverso una regia unitaria di area vasta imperniata su Maniago e

Spilimbergo, possono contribuire in modo significativo agli obiettivi di sviluppo policentrico, sostenibile e resiliente della Variante 1 al PGT del Friuli Venezia Giulia.

Conclusioni

Tra queste opportunità, quella principale è rappresentata dai due poli di Maniago e Spilimbergo, il bipolo dell'artigianato d'eccellenza. La lavorazione delle coltellerie a Maniago e l'arte del mosaico a Spilimbergo, tramandata dalla Scuola Mosaicisti del Friuli, sono due specializzazioni artigianali di rilievo internazionale che, insieme alla base manifatturiera diffusa sulla fascia pedemontana, rappresentano la risorsa economica più identitaria dell'ambito. Consolidare questo bipolo significa sostenere la transizione ambientale degli agglomerati industriali, a partire dal comparto di Spilimbergo-Sequals, e rafforzare la formazione artigianale specialistica legata a entrambe le tradizioni.

A questa si affianca un'opportunità complementare: le Dolomiti Friulane, fra natura, memoria e turismo lento. Il Parco naturale regionale, il lago di Barcis, i borghi alpini meglio conservati dell'arco alpino friulano e la memoria del Vajont possono comporre, insieme al sito UNESCO di Palù di Livenza e alle sorgenti del Livenza a Polcenigo e al Piancavallo di Aviano, un'offerta di turismo naturalistico, culturale e della memoria capace di sostenere i territori montani più fragili dal punto di vista demografico.

Entrambe le opportunità potranno realizzarsi solo se accompagnate da una regia unitaria capace di tenere insieme artigianato, natura e presidio demografico. Il riconoscimento dell'Area Interna "Dolomiti Friulane" nella programmazione SNAI 2021-2027, la rigenerazione del comparto produttivo-militare di Spilimbergo-Sequals e del sistema delle cave di Caneva e l'adattamento a un clima montano e pedemontano segnato da aridità estiva crescente, alto rischio di frane e incendi boschivi in aumento sono le condizioni su cui costruire un disegno unitario capace di tenere insieme eccellenza artigianale, paesaggio dolomitico e resilienza del territorio.

6. LE COMPONENTI STRATEGICHE

6.1. Strategie integrate

Le componenti strategiche del STL 08 delineano una **strategia integrata per il rafforzamento della struttura territoriale, ambientale e infrastrutturale**, con particolare attenzione alle relazioni tra pianura, pedemontana e rilievi montani.
Per il Sistema insediativo, le strategie mirano al **rafforzamento del policentrismo per garantire prossimità funzionale e accessibilità territoriale di servizi e attrezzature**, attraverso il consolidamento dei poli di primo livello di Maniago e Spilimbergo e dei poli minori, affiancato dal **consolidamento dei presidi territoriali** dei servizi nelle aree montane interne. A queste azioni si affiancano la **rigenerazione territoriale** di due ambiti strategici, il comparto produttivo-militare di Spilimbergo-Sequals e il sistema delle cave di Caneva, orientata alla ricomposizione del paesaggio agricolo-produttivo, al rafforzamento delle connessioni ecologiche e alla riqualificazione ambientale dei contesti estrattivi. Completano il quadro la **riduzione dell'esposizione alle fragilità multiple**, la **rigenerazione delle aree militari dismesse** e lo **sviluppo degli agglomerati industriali di interesse regionale**, di rilevanza locale in determinati contesti territoriali.
Per il Sistema verde e blu, l'obiettivo prioritario è il **rafforzamento della continuità ecologica e della biodiversità**, attraverso l'ampliamento dell'infrastruttura verde e blu negli ambiti di elevato valore ambientale, la valorizzazione di quattro ampi **bacini di connettività ecologica** e il potenziamento delle **connessioni ecologiche** tra questi, soprattutto lungo l'asse pedemontano. La strategia comprende inoltre l'ampliamento delle fasce ecologiche lungo i corridoi fluviali**,** in particolare lungo il torrente Colvera, e la realizzazione di **fasce naturali di mitigazione e protezione** ai margini delle principali aree produttive, per migliorarne l'integrazione ambientale e paesaggistica.
Le strategie per il Sistema della mobilità sono orientate al **miglioramento dell'accessibilità territoriale e dell'intermodalità**, attraverso la realizzazione di nuovi collegamenti viari, la **riattivazione di tratte ferroviarie e stazioni esistenti** e il potenziamento dell'integrazione tra trasporto ferroviario e altri sistemi di mobilità. Particolare rilievo assume il **rafforzamento dei nodi ferroviari come varchi della montagna**, per migliorare i collegamenti tra i centri principali e i territori montani interni. La strategia è completata dal **potenziamento della rete ciclabile**, mediante il collegamento tra la RECIR e le ciclovie locali lungo le valli del Cellina e del Meduna, nonché dal rafforzamento delle connessioni ciclabili con i territori contermini.

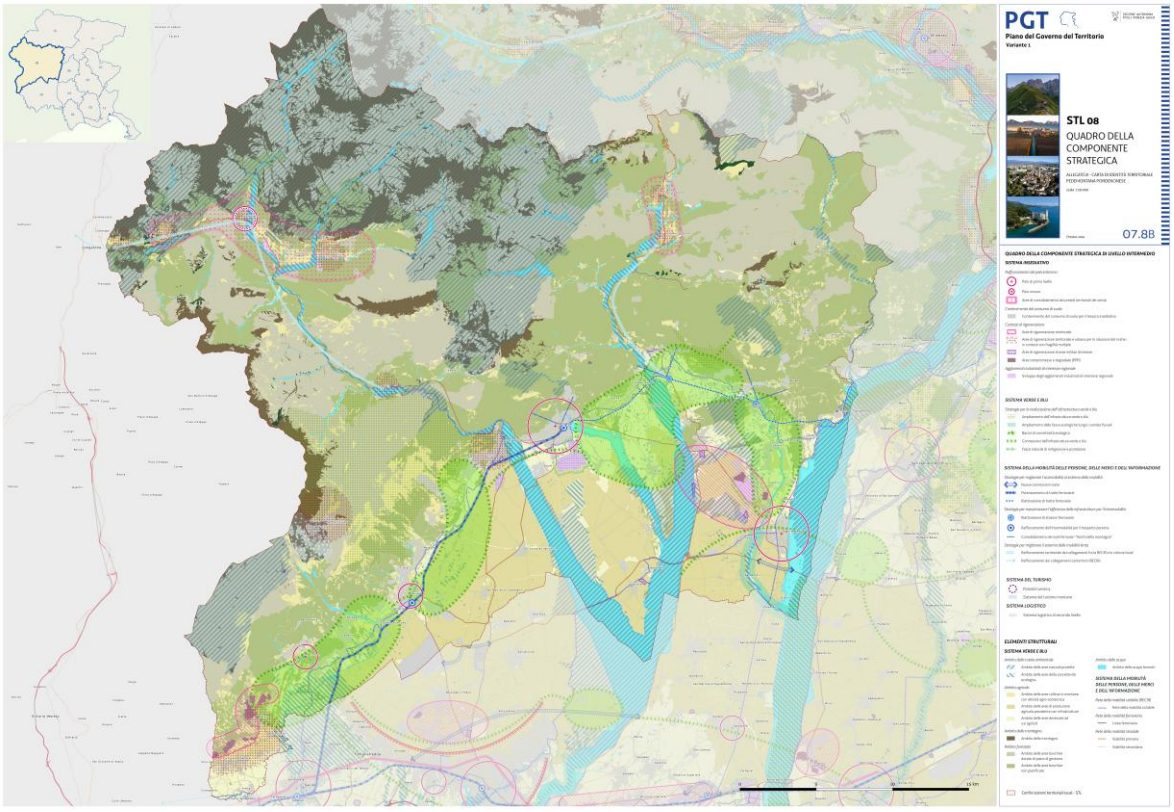


Fig.6.1. Quadro della Componente strategica di Livello intermedio, Sistema Territoriale Locale 08.

6.2. Componenti strategiche del Sistema insediativo

Le Componenti strategiche del Sistema insediativo sono orientate al rafforzamento del policentrismo del STL e delle relative polarità turistiche, alla rigenerazione territoriale, alla riduzione delle fragilità e al consolidamento del sistema produttivo.

Il **rafforzamento del policentrismo per garantire prossimità funzionale e accessibilità territoriale di servizi e attrezzature** si articola nel consolidamento dei **Poli di primo livello**, individuati in Maniago e Spilimbergo, e dei **Poli minori**, rappresentati da Polcenigo, Aviano e Cimolais, attraverso l'integrazione dei centri con i territori meno dotati, il potenziamento dei servizi e la multifunzionalità degli edifici pubblici.

Cimolais è anche individuato come Polarità turistica, per la quale *consolidare e qualificare la funzione turistica e accompagnarne l'evoluzione*, sia in relazione alla diversificazione della domanda sia rispetto al cambiamento delle economie della montagna. A queste strategie si affiancano le **Aree di consolidamento dei presidi territoriali dei servizi**, localizzate nelle aree montane interne di Tramonti di Sopra-Tramonti di Sotto e Cimolais-Claut. Per esse si prevedono interventi di consolidamento e integrazione dei centri servizi di interesse sovralocale.

Le strategie rivolte ai Contesti di rigenerazione comprendono le **Aree di rigenerazione territoriale**, con particolare riferimento al **Comparto produttivo-militare di Spilimbergo-Sequals,** collocato nella porzione orientale del STL, e al **Sistema delle cave di Caneva**, nel settore pedemontano sud-occidentale.

Il comparto produttivo militare di Spilimbergo-Sequals si sviluppa nella fascia pedemontana tra i fiumi Meduna e Tagliamento, in un contesto di elevato valore paesaggistico e ambientale e si caratterizza per la compresenza di importanti dismissioni militari e industriali, aree produttive aree degradate e brani di campagna produttiva con forti elementi di naturalità. Si rende prioritario il **recupero delle aree**

industriali e militari dismesse attraverso la **ricomposizione del paesaggio agricolo-produttivo e il rafforzamento delle connessioni ecologiche** con il sistema fluviale del Meduna e del Tagliamento. Per il sistema delle Cave di Caneva si promuove una **strategia unitaria di rigenerazione paesaggistica e ambientale del sistema estrattivo**, orientata ad accompagnare l'evoluzione delle attività di cava verso modelli maggiormente integrati con il contesto territoriale.
L'ulteriore strategia di riduzione dell'esposizione alle **fragilità multiple** interessa numerose situazioni territoriali all'interno del STL, con caratteristiche differenziate. La componente strategica integra interventi di riduzione del carico insediativo, rigenerazione urbana, riequilibrio idro-geomorfologico e presidio agro-forestale. Sono inoltre individuate **Aree di rigenerazione di aree militari dismesse**, finalizzate al recupero e alla rifunzionalizzazione del patrimonio esistente, collocato prevalentemente nella fascia di pianura, anche in relazione con le precedenti Aree di rigenerazione.
Infine, lo sviluppo degli **Agglomerati industriali di interesse regionale** mira al consolidamento e all'ampliamento delle aree produttive esistenti (le aree di Montereale Valcellina, Maniago, Spilimbergo, Cimolais e Meduno) con attenzione a funzionalità, sostenibilità ambientale, efficienza infrastrutturale e integrazione paesaggistica.

Rafforzamento del policentrismo

Polo di primo livello

Principali centri attrattori che garantiscono un'adeguata offerta di servizi e attrezzature per soddisfare un bacino d'utenza di carattere sovracomunale, all'interno dei quali consolidare tale funzione.

Identificazione della componente
Si individuano i seguenti Poli di primo livello del STL, in continuità con quanto riconosciuto nella Componente strutturale:
- **Maniago;**
- **Spilimbergo.**

Articolazione della strategia
La strategia è finalizzata al consolidamento della funzione sovracomunale del centro attraverso:
a) l'integrazione del polo urbano con i territori dell'STL meno dotati di servizi e attrezzature, garantendo prossimità funzionale e accessibilità territoriale uniforme;
b) l'incentivazione della mixité funzionale per favorire l'integrazione di diversi usi del suolo, al fine di prevenire conflitti ambientali, ridurre le pressioni sul territorio e migliorare la qualità urbana e la vivibilità degli insediamenti;
c) il sostegno a modelli di welfare di comunità che integrino servizi socio-assistenziali, sanitari e culturali;
d) l'incremento dei servizi e delle attrezzature per la popolazione anziana e l'ampliamento di strutture e servizi per la famiglia al fine di incentivare la natalità;
e) l'incremento e l'adeguamento a parametri di sicurezza e qualità, la dotazione di alloggi di edilizia convenzionata, sovvenzionata e social housing;
f) la promozione della multifunzionalità degli edifici pubblici per rispondere alle esigenze emergenti della popolazione.
La strategia articola in termini operativi le centralità di Maniago e Spilimberto e rafforza il rapporto tra i Poli principali e la rete dei centri minori.

Polo minore

Centri attrattori che integrano la componente funzionale e identitaria del sistema insediativo in quanto ambiti a complessità urbanistica quali antica o nuova centralità ed in possesso di elementi che identificano il territorio anche sotto il profilo storico, economico, culturale, turistico e ambientale, all'interno dei quali consolidare tale funzione.

Identificazione della componente
In continuità con quanto riconosciuto nella Componente strutturale, si individuano quali Poli minori:
- **Polcenigo;**
- **Aviano**
- **Cimolais**

Articolazione della strategia
La strategia prevede il consolidamento della funzione di polo minore attraverso:
a) l'integrazione del polo urbano con i territori dell'STL meno dotati di servizi e attrezzature, garantendo prossimità funzionale e accessibilità territoriale uniforme;
b) l'incentivazione della mixité funzionale per favorire l'integrazione di diversi usi del suolo, al fine di prevenire conflitti ambientali, ridurre le pressioni sul territorio e migliorare la qualità urbana e la vivibilità degli insediamenti;
c) il sostegno a modelli di welfare di comunità che integrino servizi socio-assistenziali, sanitari e culturali;
d) l'incremento dei servizi e delle attrezzature per la popolazione anziana e l'ampliamento di strutture e servizi per la famiglia al fine di incentivare la natalità;
e) l'incremento e l'adeguamento a parametri di sicurezza e qualità, la dotazione di alloggi di edilizia convenzionata, sovvenzionata e social housing;
f) la promozione della multifunzionalità degli edifici pubblici per rispondere alle esigenze emergenti della popolazione.

Aree di consolidamento dei presidi territoriali dei servizi

La componente strategica individua le porzioni di territorio caratterizzate da uno sbilanciamento territoriale di servizi e attrezzature sovracomunali per le quali si prevedono interventi di consolidamento e integrazione dei centri servizi di interesse sovralocale.

Identificazione della componente
La componente strategica è individuata nelle vallate interne della porzione settentrionale del STL:
- la **Val Tramontina** (storicamente nota anche come Val Meduna), in prossimità dei centri di **Tramonti di Sopra e Tramonti di Sotto**, nella porzione nord-orientale del STL;
- la **Val Cellina** (anche identificata in questa porzione come Conca di Claut e Cimolais), in prossimità dei centri di **Cimolais e Claut,** nella porzione nord-occidentale del STL.

Entrambe le aree si trovano in una posizione periferica rispetto al sistema insediativo lineare della Pedemontana pordenonese e mirano a sopperire alla condizione polarizzata dei servizi, con la presenza dei Poli di Primo livello e degli altri Poli minori nella fascia pedemontana del STL (si veda la relativa criticità, Parte 4.2 Criticità del Sistema insediativo).

Articolazione della strategia
La strategia prevede interventi di consolidamento e integrazione dei centri di servizi di interesse sovralocale per quelle porzioni di territorio caratterizzate da una loro minore diffusione e da uno sbilanciamento territoriale.

Contenimento del consumo di suolo

Contenimento del consumo di suolo per il tessuto insediativo

La componente strategica è finalizzata al contenimento del consumo di suolo per l'intero tessuto insediativo regionale, promuovendo prioritariamente il riuso e la rigenerazione delle aree già urbanizzate o impermeabilizzate rispetto a nuove previsioni insediative. L'eventuale consumo di suolo è subordinato alla verifica dell'assenza di alternative adeguate e alla sussistenza di effettivi fabbisogni, in coerenza con il PGT e con gli esiti della Valutazione Ambientale Strategica (VAS), e deve garantire il rispetto del bilancio complessivo del consumo di suolo.

Contesti di rigenerazione

Aree di rigenerazione territoriale

Porzioni di territorio caratterizzate dalla presenza integrata di criticità insediative, ambientali, paesaggistiche, infrastrutturali o funzionali, quali ad es. aree dismesse, comparti produttivi in trasformazione, sistemi ambientali di rilevanza strategica.
L'individuazione degli ambiti è finalizzata a promuovere processi integrati di rigenerazione orientati alla riqualificazione del patrimonio insediativo esistente, al miglioramento della qualità paesaggistica e ambientale e al rafforzamento delle relazioni ecologiche e territoriali, privilegiando il riuso delle aree già urbanizzate rispetto al consumo di nuovo suolo. L'individuazione delle aree deriva:
a) per le Aree industriali dal Masterplan Sviluppo Impresa FVG;
b) per le Aree degradate dal Piano Paesaggistico Regionale PPR (escluse le aree militari dismesse);
c) per le Aree militari dismesse dal Masterplan delle Aree Militari Dismesse (Allegato al PGT).
Si tratta complessivamente di ambiti in cui la presenza di più aree e di condizioni di dismissione e degrado diffuse motiva l'individuazione dell'intero comparto e non la sola identificazione delle singole situazioni.

Identificazione della componente

• In questo STL si identifica una **prima Area di rigenerazione territoriale** nel settore orientale, in corrispondenza del **Comparto produttivo-militare di Spilimbergo-Sequals**. L'area, di porzioni relativamente ampie, si colloca nella fascia pedemontana tra il Meduna e il Tagliamento, in un contesto di elevato valore paesaggistico e ambientale. Le estremità sono costituite dai centri urbani di Spilimbergo e Sequals e si caratterizza per la compresenza di importanti dismissioni militari e industriali, aree produttive, aree degradate e brani di campagna produttiva con forti elementi di naturalità.
Per una descrizione più dettagliata dell'ambito, si veda il Focus sottostante.

Articolazione della strategia

Focus Area di rigenerazione territoriale. Comparto produttivo-militare di Spilimbergo-Sequals

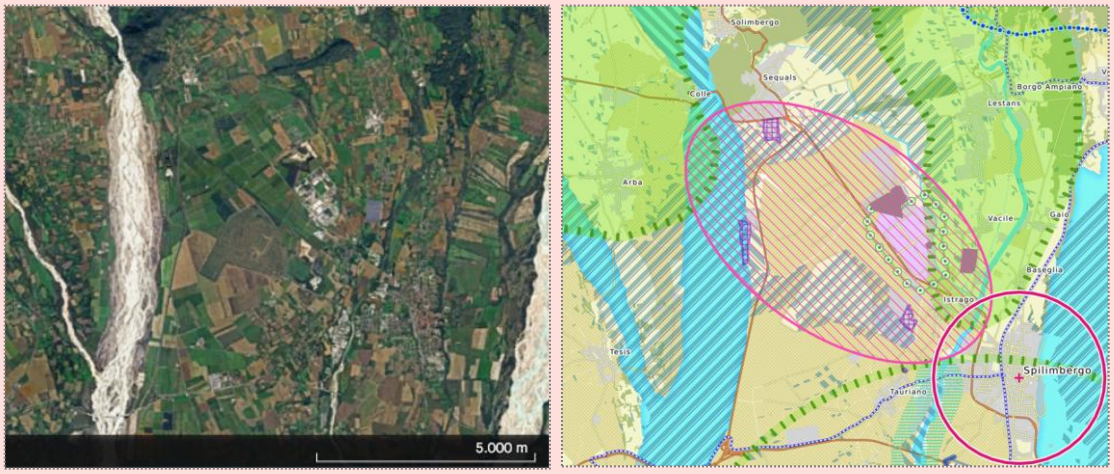


Fig 6.1. L' Area di rigenerazione territoriale del Comparto produttivo-militare di Spilimbergo-Sequals-Travesio. Fonte: elaborazione Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, DPIA Università di Udine, da Ortofoto e Quadro della Componente strategica di Livello intermedio, STL 08.

Il comparto interessa una porzione di territorio relativamente ampia nella **fascia pedemontana tra i fiumi Meduna e Tagliamento**, in un contesto di elevato valore paesaggistico e ambientale. L'area, che ha come estremità i **centri urbani di Spilimbergo e Sequals**, si caratterizza per la compresenza di importanti **dismissioni militari e industriali, aree produttive** (sia di tipo strettamente industriale che militare), aree **degradate e brani di campagna produttiva con forti elementi di naturalità**.

Tra le dismissioni principali figurano: per le aree militari (cf. *Masterplan Aree Militari Dismesse*), l'ex Caserma Sampaoli (a Sequals), l'ex Caserma Zamparo (a Spilimbergo), l'ex Deposito munizioni lungo l'alveo del Meduna a sud di Sequals, oltre a diverse aree di minori dimensioni concentrate nell'Area

Industriale del Cosa, tra Spilimbergo e Tauriano. Si aggiungono a queste **altre aree degradate di natura estrattiva**, come gli ex Cantieri Rovina presso il grande Deposito Munizioni Chiarle di Istrago, l'ex Cava Vallata posizionata tra la Zona Industriale Nord di Spilimbergo e lo stabilimento esplosivi Pravisani, e un'ulteriore area a sud dell'abitato di Vacile. Tale sistema di dismissioni si relaziona con **importanti comparti produttivi**, le già citate Zone Industriali Nord e Cosa di Spilimbergo, l'impianto Pravisani, e le aree militari di rilevanza strategica.

L'individuazione del comparto, in cui coesistono esigenze di sviluppo produttivo, recupero e riqualificazione di aree dismesse, e tutela e valorizzazione del paesaggio e delle numerose aree protette, è finalizzata a promuovere **strategie coordinate di rigenerazione territoriale** orientate al riuso selettivo delle aree e delle strutture esistenti, considerando la possibilità di riconvertire parte di questo patrimonio dismesso ai fini di incrementare la connettività ecologica e il valore ambientale del contesto.

In tale prospettiva, si rende prioritario promuovere il **recupero delle aree industriali e militari dismesse** attraverso interventi che includano l'implementazione di connessioni ecologiche alla rete Natura2000 e di corridoi verdi (OS 1.2.B e 1.2.C, cf. *Masterplan Aree Dismesse*), come anche la realizzazione di comunità energetiche (OS 5.4.A) e piattaforme agrivoltaiche (OS 5.2.C), favorendo la ricomposizione del paesaggio agricolo-produttivo e il rafforzamento delle connessioni ecologiche con il sistema fluviale del Meduna e del Tagliamento.

Particolare attenzione potrà essere rivolta alla **realizzazione di fasce verdi di mitigazione e protezione paesaggistica** lungo i margini delle zone industriali esistenti (si veda la relativa componente strategica), al consolidamento della vegetazione ripariale e alla valorizzazione della rete idrografica minore, in un quadro di **equilibrio tra competitività del sistema produttivo, resilienza ambientale e tutela del paesaggio** del Medio Tagliamento.

• Una seconda Area di rigenerazione territoriale è individuata nel **settore sud-occidentale del STL, in corrispondenza del sistema estrattivo delle Cave di Caneva**, nel settore pedemontano del Comune di Caneva (cave di calcare di Piaj dal Cin, Pedemonte-Valmadonna-Valleghere-Lastrelle, Col de Fer (dismessa), Vallon, Val Longa (dismessa) e La Mata. Le attività estrattive si inseriscono in un contesto di elevato valore paesaggistico e ambientale, caratterizzato dalla prossimità del sistema forestale del Cansiglio, dei principali corsi d'acqua pedemontani e di aree sottoposte a tutela paesaggistica.
Per una descrizione più dettagliata dell'ambito, si veda il Focus sottostante.

Articolazione della strategia

Focus Area di rigenerazione territoriale. Sistema della Cave di Caneva

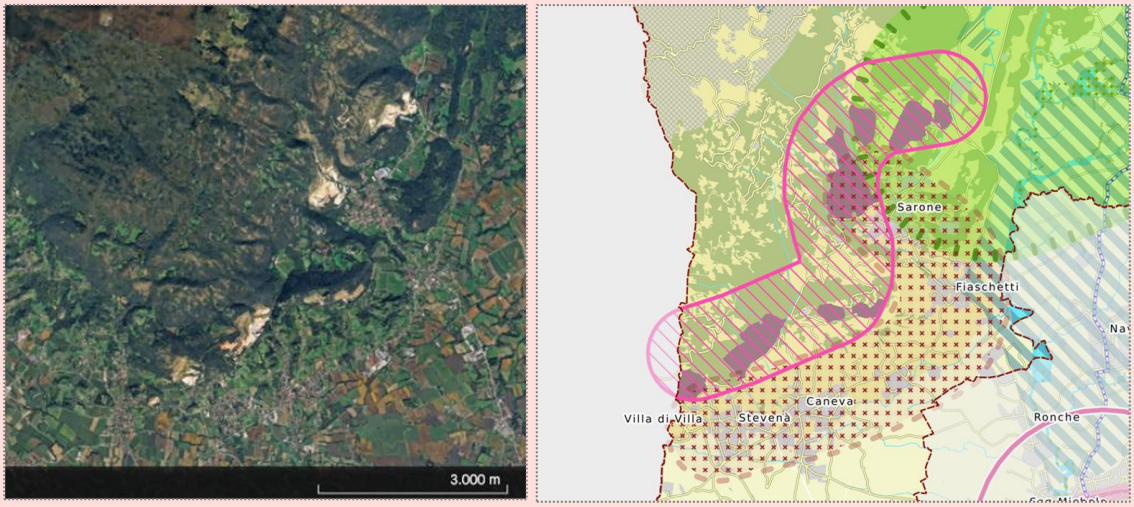


Fig 6.2. L' Area di rigenerazione territoriale del sistema delle Cave di Caneva. Fonte: elaborazione Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, DPIA Università di Udine, da Ortofoto e Quadro della Componente strategica di Livello intermedio, STL 08

L'ambito interessa il **sistema estrattivo localizzato nel settore pedemontano del Comune di Caneva**, comprendente le cave di calcare di Piaj dal Cin, Pedemonte-Valmadonna-Valleghere-Lastrelle, Col de Fer (dismessa), Vallon, Val Longa (dismessa) e La Mata.
Le attività estrattive si inseriscono in un contesto di elevato valore paesaggistico e ambientale, caratterizzato dalla **prossimità del sistema forestale del Cansiglio**, dei principali corsi d'acqua pedemontani e di aree sottoposte a tutela paesaggistica.
L'individuazione dell'ambito è finalizzata a promuovere una **strategia unitaria di rigenerazione paesaggistica e ambientale** del sistema estrattivo, orientata ad accompagnare **l'evoluzione delle attività di cava verso modelli maggiormente integrati con il contesto territoriale**.
Le strategie potranno favorire il coordinamento dei futuri interventi di recupero ambientale, la ricomposizione morfologica dei fronti estrattivi, il rafforzamento delle connessioni ecologiche con il sistema forestale e fluviale e la valorizzazione del paesaggio pedemontano, anche attraverso interventi di carattere temporaneo (ad esempio fruizione culturale del paesaggio, eventi open air, percorsi educativi in tema ambientale, ecc.).
In tale prospettiva, la **progressiva rinaturalizzazione** delle porzioni esaurite e la definizione di un progetto unitario di ricomposizione del comparto potranno concorrere a trasformare il sistema delle cave in una nuova infrastruttura ambientale e paesaggistica, capace di rafforzare la continuità ecologica tra il Cansiglio e la pianura. Rilevante e necessaria sarà inoltre la correlazione tra la rigenerazione ecologico-paesaggistica del sistema delle cave e la **mitigazione delle fragilità ambientali** in contesti con fragilità multiple che interessano gli insediamenti adiacenti.

Aree di rigenerazione territoriale e urbana per la riduzione del rischio in contesto con fragilità multiple

La componente strategica individua porzioni di territorio in cui il sistema insediativo - anche in forma integrata con il sistema infrastrutturale - è interessato dalla sovrapposizione di molteplici fragilità ambientali e rischi naturali, es: instabilità dei suoli, frane, valanghe, rischio idraulico e incendi (cfr. il Piano Assetto Idrogeologico, il Piano di Gestione Rischio Alluvioni e il Livello 1 della microzonazione sismica).
L'identificazione delle aree è stata compiuta mediante la lettura dei seguenti elementi:
I. sovrapposizione di molteplici fragilità ambientali come sopra indicato;
II. presenza di elementi territoriali che possono aumentare la condizione di rischio (quali ad es. la prossimità con aree edificate, la presenza di dotazioni collettive o di uso collettivo, la presenza di popolazioni esposte al rischio);
III. dimensioni rilevanti dell'area interessata e dei fenomeni.

Identificazione della componente
La componente strategica individua le seguenti situazioni territoriali, riportate di seguito dalla porzione sud-occidentale del STL fino al settore nord-orientale:
• il sistema insediativo che si estende **da Stevenà, Caneva** (a sud), **Fiaschetti e Sarone** (a nord), sistema che vede la presenza di ambiti della microzonazione sismica relativi a versanti, instabilità diffusa e faglie attive e capaci, associate ad una pericolosità geologica di livello P1 e P3. In prossimità dell'Area Fluviale del Livenza si rileva una pericolosità idraulica di livello P2 (moderato). Il rischio di incendi boschivi risulta essere di livello alto;
• la località sciistica di **Piancavallo**, che dal punto di vista della microzonazione sismica vede la presenza di versanti, faglie attive e capaci, instabilità diffuse, oltre che valanghe. A queste si associano la pericolosità geologica di livello P4 e il rischio di incendi boschivi di livello alto;
• il territorio fra **Montereale Valcellina, Grizzo e Malnisio,** tra il lago di Ravedis e i magredi del Cellina, dove si rileva la presenza di versanti mappati dalla microzonazione sismica a cui è associato un livello di pericolosità geologica P3 e P4. Inoltre, il rischio di incendi boschivi è di livello alto;
• il settore a nord del centro abitato di **Barcis**, dove si rileva la presenza di una pericolosità geologica di livello fino a P4, legata anche alla presenza del versante mappato dalla microzonazione sismica. Inoltre, il rischio di incendi boschivi è di livello alto;
• il nucleo abitato di **Claut**, delimitato dall'area fluviale del Torrente Cellina con le relative aree di pericolosità idraulica di livello elevato (P3a) e di aree di pericolosità geologica di livello P3 e P4, in corrispondenza dei versanti individuati dalla microzonazione sismica. Il rischio di incendi boschivi risulta essere di livello molto alto;
• **Cimolas**, tra l'area fluviale del Torrente Cimoliana e relativi contenuti ambiti di pericolosità idraulica di livello elevato (P3a) e le aree di pericolosità geologica di livello P3 e P4, oltre alla mappatura di valanghe. Il rischio di incendi boschivi è di livello alto;
• i due borghi di **Erto e Casso**, localizzati in un territorio in cui si sovrappongono molteplici fragilità: lungo il lago del Vajont, la pericolosità idraulica è di livello elevato (P3). Dalla microzonazione sismica si rileva la presenza di versanti, di instabilità diffuse e di faglie attive e capaci, a cui sono associati livelli di pericolosità geologica P2, P3 e P4. Infine, il rischio di incendi boschivi è di livello alto;
• **Tramonti di Sotto**, delimitato dall'Area Fluviale del Torrente Meduna e del Torrente Tarceno, con contenute aree di pericolosità idraulica di livello elevato (P3). Il rischio di incendi boschivi è di livello molto alto;
• il settore a nord del sistema insediativo di **Tramonti di Sopra**, dove si rileva la presenza di ambiti di pericolosità geologica di livello P3 e P4, associati a versanti individuati dalla microzonazione sismica. A sud, invece, in associazione all'Area Fluviale del Torrente Viella si rileva la presenza di un ambito di pericolosità idraulica elevata (P3). Il rischio di incendi boschivi è di livello alto.

Articolazione della strategia
La strategia prevede di adottare una logica integrata di riduzione dell'esposizione alle fragilità territoriali, aumento della resilienza del territorio e rigenerazione degli insediamenti, attraverso interventi orientati a:
a) la riduzione del carico insediativo nelle aree a maggiore rischio e/o sottoposte a più pericolosità;

b) la rigenerazione urbana ed edilizia orientata alla riduzione della vulnerabilità e alla resilienza degli insediamenti;
c) il riequilibrio idro-geomorfologico e l'incremento della capacità naturale di regolazione del territorio;
d) il presidio agro-forestale e la manutenzione attiva del territorio per la prevenzione dei rischi;
e) la rigenerazione delle aree degradate e dismesse per favorire il riequilibrio territoriale e la riduzione del rischio.

Aree di rigenerazione di aree militari dismesse

La componente strategica individua le porzioni di territorio da recuperare, orientando le scelte insediative e funzionali, valutando i criteri e le modalità, secondo quanto proposto nel Masterplan delle Aree militari dismesse (Allegato al PGT).

Identificazione della componente

Le aree militari dismesse di questo STL sono collocate prevalentemente nella fascia di pianura del territorio e in particolare nel suo settore orientale (fra le località di Spilimbergo e Sequals). In misura più contenuta, sono collocate nella fascia pedemontana a ridosso dei primi rilievi o nel resto del territorio secondo una distribuzione più puntuale. Si identificano:

- la Casermetta e Hangar della Guerra fredda di Pinzano al Tagliamento, al confine orientale del STL;
- l'Ossario Germanico di Pinzano al Tagliamento;
- il Castello di Pinzano al Tagliamento;
- la Caserma Alceo Sampaoli di Sequals, nella porzione meridionale rispetto al centro abitato e in prossimità del corso del Meduna e posizionata all'interno del comparto produttivo-militare di Spilimbergo-Sequals
- il Deposito munizioni di Sequals, a sud del centro abitato, in prossimità del corso del Meduna, anch'essa posizionata all'interno del comparto produttivo Spilimbergo-Sequals;
- la Palazzina di Spilimbergo, nella porzione settentrionale rispetto al centro abitati;
- la Caserma Zamparo di Spilimbergo, a nord-ovest del centro insediativo, oltre il corso del Cosa, e posizionata all'interno del comparto produttivo già richiamato.
- la Caserma 2 Novembre di Spilimbergo, a ovest del centro abitato, oltre il corso del Cosa;

Altre sono distribuite in modo puntuale nel resto del territorio del STL:

- la Colonia elioterapica di Montereale Valcellina, a nord-est del centro abitato, in prossimità del corso del Cellina;
- il Poligono di tiro di Vajont, nella porzione occidentale del relativo centro, in prossimità del corso del Cellina;
- la Caserma V. de Michiel di Vivaro, nella porzione nord-orientale del centro, in prossimità del corso del Meduna;
- l'Opera minore di Vivaro, a sud-ovest del relativo centro, in prossimità della confluenza tra Cellina e Meduna).
- la Stazione radio di Clauzetto, all'interno del relativo centro insediativo;
- il Centro Nodale d'area Valdestali di Frisanco, a sud-est del relativo centro;
- il Forte di Budoia, a nord-ovest del relativo centro e al confine sud-orientale del STL con il Veneto;
- gli Headquarters NATO, a nord di Caneva e al confine sud-occidentale del STL.

Articolazione della strategia

La strategia prevede la rigenerazione delle aree militari dismesse in relazione ai caratteri e alla condizione della singola area, oltre agli elementi e ai processi del contesto territoriale in cui si inserisce. Si veda al riguardo il documento *Masterplan delle Aree militari dismesse* (Allegato al PGT), in particolare:
a) le mappe sinottiche dei STL per Obiettivi Generali (OG) del PGT;
b) le mappe sinottiche dei STL per Obiettivi Specifici (OS) del PGT;
c) l'Abaco delle strategie;
d) le Schede delle strategie.
Per le aree collocate all'interno dell'Area di rigenerazione territoriale (Caserma Alceo Sampaoli, Caserma Zamparo, Deposito munizioni di Sequals), si veda la relativa Componente strategica.

Sviluppo degli agglomerati industriali di interesse regionale

Agglomerati industriali di interesse regionale

La componente individua queste aree come ambiti strategici per la riorganizzazione, il consolidamento e lo sviluppo del sistema degli agglomerati industriali di interesse regionale, attraverso interventi di riqualificazione e valorizzazione delle aree produttive esistenti, nonché di eventuali ampliamenti, al fine di promuovere un sistema territoriale coordinato, integrato e funzionalmente connesso.

Identificazione della componente

La componente strategica interessa le seguenti situazioni territoriali:

- l'Area produttiva di Montereale Valcellina, a sud rispetto al relativo centro;
- l'Area produttiva di Maniago, a sud-est del relativo centro;
- l'Area produttiva di Spilimbergo, a nord-ovest del relativo centro;
- l'Area produttiva lungo il torrente Cellina, a sud-est di Cimolais;
- l'Area produttiva di Meduno, a sud del relativo centro.
- l'Area produttiva di Erto e Casso.

Articolazione della strategia

La strategia prevede lo sviluppo degli agglomerati industriali con particolare attenzione alla funzionalità degli insediamenti, alla sostenibilità ambientale complessiva, all'efficienza infrastrutturale e all'integrazione ambientale e paesaggistica nel contesto.

Cfr. documento *Abaco delle azioni progettuali* (Allegato al PGT), in particolare la Sezione "Abaco delle azioni nelle aree industriali".

Sistema del Turismo

Il Sistema del Turismo dello STL 08 si articola nella Polarità turistica di Cimolais, porta delle Dolomiti Friulane, e nel Sistema del turismo montano di Piancavallo (Fig. 6.3). I due Siti UNESCO, le Dolomiti Friulane a nord e Palù di Livenza e Santissima nella pedemontana, segnano i capisaldi del patrimonio naturale e storico del territorio, mentre la RECIR attraversa la fascia pedemontana e l'alta pianura, collegando Polcenigo, Maniago e Spilimbergo ai territori contermini.

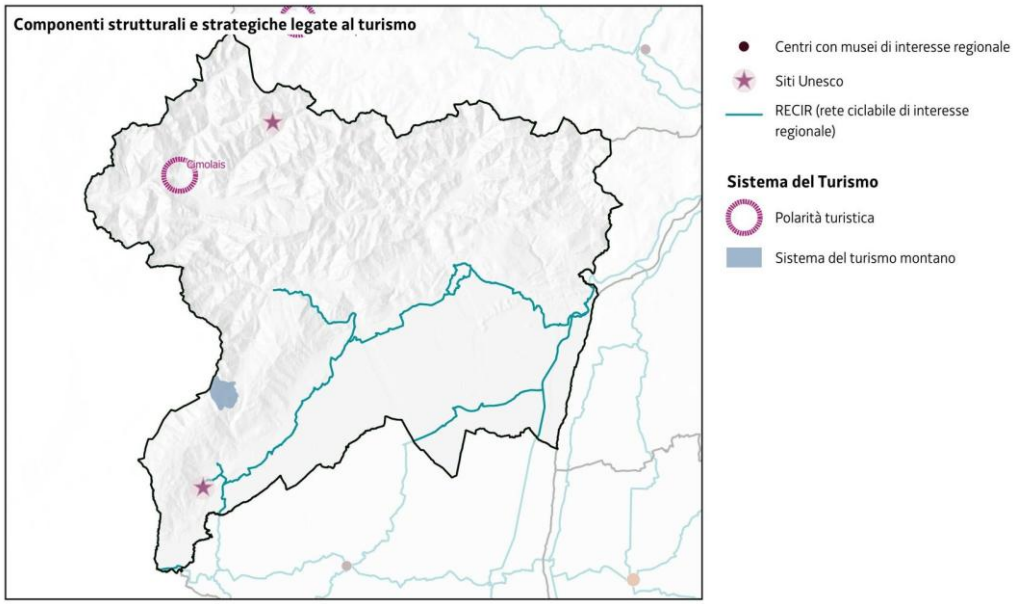


Fig. 6.3. Componenti strutturali e strategiche legate al turismo nello STL 08: Polarità turistica, Siti UNESCO, Sistema del turismo montano e RECIR. *Elaborazione Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, DPIA Università di Udine.*

Polarità Turistica

Poli caratterizzati da una significativa capacità attrattiva turistica, riconosciuta per la presenza di elementi storico-culturali, ambientali e paesaggistici, sportivi e ricreativi di rilevanza territoriale, all'interno dei quali consolidare e qualificare la funzione turistica e accompagnarne l'evoluzione in relazione alla crescita dei flussi, agli impatti sul territorio e alla diversificazione della domanda.

Identificazione della componente

Si individua come Polarità turistica del STL **Cimolais,** nel settore nord-occidentale del STL, parte della Val Cellina (anche identificata in questa porzione come Conca di Claut e Cimolais). Cimolais, per la sua posizione strategica, si configura quale **porta di accesso alla Val Cimoliana e al Parco Naturale delle Dolomiti Friulane**.

Il territorio è caratterizzato dalla presenza di importanti emergenze paesaggistiche e naturalistiche, tra cui il Campanile di Val Montanaia e le principali cime delle Dolomiti Friulane. Si rileva inoltre la presenza del Centro Visite del Parco faunistico di Pianpinedo.

Articolazione della strategia

La strategia è finalizzata al consolidamento e alla qualificazione della funzione turistica delle Polarità turistiche attraverso:

a) il rafforzamento dell'offerta turistica e dei servizi connessi, in relazione alla possibile crescita dei flussi turistici e alla progressiva diversificazione della domanda;

b) la valorizzazione integrata delle risorse storico-culturali, paesaggistiche e ambientali, sportive e ricreative;

c) il potenziamento dell'accessibilità alle Polarità Turistici e delle connessioni, favorendo l'integrazione tra mobilità pubblica, ciclabilità e percorsi di fruizione lenta;

d) il rafforzamento delle relazioni funzionali tra le Polarità turistiche del STL (quando presenti in numero maggiore di uno), favorendo l'integrazione dell'offerta attraverso itinerari e sistemi territoriali di fruizione;

e) l'integrazione tra attività turistiche, ricettive, commerciali, culturali e produttive locali, al fine di incrementare le ricadute economiche e altri effetti potenzialmente positivi del turismo sul territorio, anche oltre i consueti cicli stagionali;

f) la qualificazione e l'adeguamento dell'offerta ricettiva e dei servizi per il turista, anche in relazione all'evoluzione delle esigenze degli utenti e alla crescente attenzione verso forme di fruizione accessibili e sostenibili.

Sistema del turismo montano

La componente strategica riconosce il sistema del turismo montano quale elemento trasversale dell'organizzazione territoriale regionale, promuovendone l'integrazione tra i comprensori sciabili, gli insediamenti di fondovalle, le strutture ricettive e turistiche, i servizi e le reti della mobilità. Gli interventi sono orientati alla qualificazione delle infrastrutture e delle attrezzature esistenti, alla valorizzazione delle risorse ambientali, paesaggistiche, culturali e insediative e alla diversificazione dell'offerta turistica, favorendo l'integrazione tra la fruizione sciistica e le altre forme di fruizione della montagna e la destagionalizzazione dei flussi. La pianificazione è orientata al contenimento del consumo di suolo, privilegiando il recupero, il riuso e la rigenerazione del patrimonio esistente, nel rispetto della capacità di carico del territorio, della disponibilità delle risorse naturali, della sicurezza idrogeologica e della funzionalità delle infrastrutture e dei servizi. Particolare attenzione è rivolta alla salvaguardia dei caratteri paesaggistici e ambientali, alla continuità delle reti ecologiche e alla resilienza degli ecosistemi, assicurando il coordinamento tra le diverse componenti del sistema e la compatibilità delle trasformazioni con le caratteristiche e la vulnerabilità dei territori montani.

Identificazione della componente

La componente strategica individua il comprensorio sciabile di Piancavallo, nella fascia montana sud-occidentale del STL. Il comprensorio interessa il territorio del Comune di Aviano e, per il demanio sciabile, anche quello di Budoia, e si sviluppa indicativamente tra 1.280 e 1.805 metri di quota.

Piancavallo è una delle principali polarità per la fruizione turistica e sportiva della montagna pordenonese. È una stazione storica sia invernale sia estiva, con un sistema di piste e impianti di risalita e una dotazione di

infrastrutture e attività all'aperto fruibili durante tutto l'anno. Il comprensorio è collegato alla pianura attraverso Aviano e la linea Bicibus proveniente dallo STL 09 Pordenone.
Il comprensorio è interessato da condizioni di fragilità multiple: versanti, faglie attive e capaci, instabilità diffuse e valanghe individuati dalla microzonazione sismica, pericolosità geologica di livello P4 e rischio di incendi boschivi alto. Per quota ed esposizione, rientra inoltre tra le destinazioni turistiche invernali più vulnerabili alla riduzione dell'innevamento naturale.

Articolazione della strategia
La strategia è finalizzata alla qualificazione del sistema del turismo montano del STL attraverso:
a) la qualificazione degli impianti, delle piste e delle attrezzature esistenti del comprensorio di Piancavallo, privilegiando l'ammodernamento e il riuso delle strutture rispetto a nuove espansioni del demanio sciabile e dell'edificato turistico;
b) la diversificazione dell'offerta e la destagionalizzazione dei flussi, rafforzando le attività estive e all'aperto (escursionismo, mountain bike, sport di montagna, fruizione naturalistica) e riducendo progressivamente la dipendenza dalla sola stagione sciistica;
c) l'adattamento ai cambiamenti climatici, considerando la vulnerabilità del comprensorio alla riduzione dell'innevamento e commisurando gli investimenti per l'innevamento programmato alla disponibilità delle risorse idriche e alla sostenibilità economica nel medio periodo;
d) la sicurezza del territorio, considerando nelle scelte localizzative e negli interventi sulle infrastrutture le condizioni di pericolosità geologica, valanghiva e di incendio boschivo, in coordinamento con la componente Aree di rigenerazione territoriale e urbana per la riduzione del rischio in contesto con fragilità multiple;
e) il miglioramento dell'accessibilità con modalità sostenibili, rafforzando il collegamento con la stazione ferroviaria, il trasporto pubblico e la linea Bicibus, anche per ridurre la pressione del traffico e della sosta in quota;
f) la tutela dei caratteri paesaggistici e ambientali dell'altopiano e della continuità delle reti ecologiche, in coerenza con l'Ampliamento dell'infrastruttura verde e blu individuato sul Monte Cavallo.

6.3. Componenti strategiche del Sistema verde e blu

Il territorio si presta ad una strategia complessiva orientata al **rafforzamento dell'infrastruttura verde e blu**, qui molto presente, attraverso il consolidamento della connettività ecologica (i), la tutela dei sistemi fluviali (ii) e la mitigazione delle pressioni esercitate dagli insediamenti produttivi (iii).
L'**Ampliamento dell'infrastruttura verde e blu** interessa ambiti di elevato valore ambientale, tra cui il Monte Cavallo, le Risorgive del Livenza e Acqua Molle, il fiume Livenza, il Monte Davant e alcuni tratti del Tagliamento, con l'obiettivo di incrementare la connettività ecologica e integrare tali elementi nelle reti verdi e blu e negli strumenti di pianificazione. I **Bacini di connettività ecologica**, individuati in quattro principali ambiti tra Sarone-Fiaschetti e Aviano, Aviano e Montereale Valcellina, Maniago e Meduno e tra Spilimbergo e Valeriano, mirano alla valorizzazione degli elementi ad elevata biodiversità e al loro inserimento in reti verdi e blu, mentre le **Connessioni dell'infrastruttura verde e blu** rafforzano la connettività ecologica del territorio, anche attraverso strumenti di pianificazione locale e processi di copianificazione. Rilevante, in questo STL, l'integrazione tra occasioni di rigenerazione territoriale, come ad esempio l'Area a nord-ovest di Spilimbergo o il sistema delle Cave di Caneva, e il ripristino ecologico e paesaggistico dell'infrastruttura verde.
Completano il quadro delle strategie l'**Ampliamento delle fasce ecologiche lungo i corridoi fluviali**, in particolare per il torrente Colvera, e le **fasce naturali di mitigazione e protezione**, previste lungo i margini delle principali aree produttive (Montereale Valcellina, Maniago, Spilimbergo, Cimolais e Meduno), con funzione di mitigazione e protezione ambientale attraverso la creazione di ambiti ecologico-funzionali.

Strategie per la realizzazione dell'infrastruttura verde e blu

Ampliamento dell'infrastruttura verde e blu

La componente strategica individua porzioni di territorio prevalentemente non urbanizzato, caratterizzate da elevato valore ambientale e attività antropiche non invasive, localizzate in contesti adiacenti all'Ambito della tutela ambientale (articolato al suo interno in Ambito delle aree naturali protette e Ambito delle aree della connettività ecologica). Queste aree sono individuate come strategiche per il consolidamento della loro funzione ecologica e della connettività verde e blu regionale.

Identificazione della componente

La componente strategica interessa le seguenti situazioni territoriali:

- il **Monte Cavallo**, al confine occidentale del STL con il Veneto;
- le **Risorgive del Livenza e Acqua Molle**, nella porzione meridionale del STL;
- il tratto settentrionale del **fiume Livenza**, nella porzione meridionale del STL;
- il **Monte Davant**, nella porzione orientale del STL;
- una piccola porzione del tratto del **fiume Tagliamento**, nella porzione all'altezza di Pinzano al Tagliamento, al confine orientale del STL con i contermini STL 06 e 11;
- una piccola porzione del tratto del **fiume Tagliamento** a sud di Spilimbergo, al confine sud-orientale del STL con i contermini STL 06 e 09.

Articolazione della strategia

La strategia mira a consolidare la funzione ecologica del STL attraverso i seguenti indirizzi:

a) l'incremento della connettività ecologica tra i singoli elementi puntuali già presenti;

b) il loro inserimento all'interno di reti verdi e blu preesistenti.

Ampliamento delle Fasce ecologiche lungo i corridoi fluviali

La componente strategica individua tratti di alvei fluviali soggetti a tutela da parte del Piano Paesaggistico Regionale PPR e appartenenti all'Ambito delle aree naturali protette o all'Ambito delle aree della connettività ecologica. Tali tratti estendono le attuali fasce di rispetto in contesti territoriali con scarso valore ambientale, in relazione alla presenza di aree urbanizzate o aree agricole intensive.

Identificazione della componente

- La componente individua il tratto del **torrente Colvera** nella porzione che si estende ad ovest del centro di Spilimbergo, con uno sviluppo verso sud, verso i centri di Barbeano, Gradisca e Provesano. Il torrente confluisce poi nelle acque del fiume Tagliamento, nell'area di congiunzione fra questo STL e contermini STL 09 (Pordenone e Bassa pianura) e 06 (Colline del Friuli Centrale).

Articolazione della strategia

La strategia prevede di ampliare le fasce ecologiche e di tutela lungo i corsi d'acqua nei tratti interessati, considerando la possibilità di integrare nella fascia ecologica suoli non edificati prossimi all'alveo fluviale. La strategia può essere sviluppata attraverso appositi strumenti di pianificazione locale (con la definizione di ambiti, tutele, vincoli).

Bacini di connettività ecologica

La componente strategica individua porzioni di territorio prevalentemente non edificato caratterizzate dalla presenza di una delle seguenti situazioni:

i) importanti concentrazioni spaziali di elementi puntuali ad elevata biodiversità, appartenenti agli Ambiti delle Aree naturali protette e/o delle Aree della connettività ecologica (es. prati stabili, risorgive, zone umide);

ii) scarso valore ecologico, ma con la presenza di alcuni elementi puntuali ad elevata biodiversità - appartenenti agli Ambiti delle Aree naturali protette e/o delle Aree della connettività ecologica (es. prati stabili, risorgive, zone umide) – che permettono di individuare queste aree come strategiche per valorizzare dal punto di vista ecologico il territorio di riferimento (es. aumentando il numero degli elementi presenti e la loro connettività).

Identificazione della componente

Si individuano i seguenti quattro bacini di connettività ecologica, tutti con un'estensione piuttosto ampia, dal settore sud-ovest fino al settore nord-est del STL:

• il bacino al confine meridionale del STL, con un'estensione dall'area di **Sarone-Fiaschetti verso Polcenigo, Budoia, fino al Castello di Aviano**. Il bacino mira a valorizzare le numerose Aree naturali protette e le Aree della connettività ecologica qui presenti (cfr. la relativa Componente strutturale). All'interno del bacino si collocano alcune Aree compromesse e degradate da Piano Paesaggistico Regionale PPR, a nord rispetto al centro di Sarone. Il bacino entra inoltre in relazione con la più ampia Area di rigenerazione territoriale del Sistema della cave di Caneva.

• un secondo bacino a nord-est del precedente, nell'area fra il settore orientale di **Aviano, verso Malnisio e il settore meridionale di Grizzo e Montereale Valcellina**. Il bacino mira a valorizzare le numerose Aree della connettività ecologica, prevalentemente prati stabili, qui presenti (cfr. la relativa Componente strutturale);

• il bacino che si estende dall'area agricola **a est di Maniago a sud verso Arba, nei territori compresi fra il Meduna e il torrente Colvera;** si sviluppa più a nord e nord-est attraversando il Meduna e termina nell'area pedemontana di **Meduno, Ciago, Sottomonte, Toppo e Travesio**. Anche questo bacino mira a valorizzare le numerose Aree naturali protette, le Aree della connettività ecologica, il Monte Davant (Area di Ampliamento dell'Infrastruttura verde e blu) qui presenti (cfr. le relative Componenti strutturale e strategica);

• il bacino che, dall'area agricola **a nord di Spilimbergo, si sviluppa verso nord**, terminando nell'area agricola **tra Usago, Lestans e Valeriano,** che mira a valorizzare le numerose Aree della connettività ecologica, prevalentemente prati stabili, qui presenti (cfr. la relativa Componente strutturale). All'interno del bacino è rilevata anche la presenza di un'Area compromessa e degradata da Piano Paesaggistico Regionale PPR, piuttosto estesa, fra i centri di Vacile e Istrago.

Articolazione della strategia

La strategia prevede:

a) l'incremento della connettività ecologica tra i singoli elementi puntuali già esistenti;

b) il loro inserimento all'interno di più estese reti verdi e blu.

Laddove il Bacino di connettività ecologica si sovrapponga, anche per porzioni contenute, alle Aree di rigenerazione territoriale identificate (cfr. la relativa Componente strategica, Comparto produttivo-militare di Spilimbergo-Sequals e Sistema delle cave di Caneva) le strategie andranno coordinate e integrate.

Connessioni dell'infrastruttura verde e blu

La componente strategica individua porzioni di territorio caratterizzate da un grado variabile di antropizzazione che, per localizzazione e morfologia, si estendono tra due o più elementi ricadenti nell'Ambito delle Aree naturali protette e/o nell'Ambito delle Aree della connettività ecologica. La loro rilevanza può essere sia sovralocale (con corridoi fluviali, parchi naturali, biotopi di grandi dimensioni) sia locale (con piccoli corridoi fluviali, sistemi di prati stabili, biotopi di piccole dimensioni). Tali elementi trovano la loro identificazione come Componenti strutturali del sistema verde e blu regionale. L'obiettivo è raccordare gli elementi della Rete ecologica regionale (RER) e della Rete ecologica locale (REL) del Piano Paesaggistico Regionale a parchi, aree verdi urbane e periurbane del sistema insediativo e/o del sistema territoriale più ampio.

Identificazione della componente

Si individuano le seguenti direttrici di connessione:

• la connessione che, **all'altezza di Vivaro e Basaldella**, dal torrente Meduna, si estende in direzione nord-est, **intercettando il torrente Cosa ed entrando nel tessuto insediativo di Spilimbergo**. Qui, attraversando il fiume Tagliamento, entra nel contermine STL 06, all'altezza del Bacino di connettività di Vidulis e Maseris;

• la connessione che si estende tra il Bacino di connettività posto nel **settore occidentale di Montereale Valcellina** verto il Bacino di connettività a est di Maniago. La connessione intercetta l'area produttiva di Montereale Valcellina e quella di Maniago e contribuisce allo sviluppo sostenibile dei due agglomerati industriali di interesse regionale (cfr. la relativa componente strategica);

• la connessione che **congiunge i due Bacini di connettività nella porzione meridionale del STL**: il Bacino con sviluppo fra Sarone, Fiaschetti e l'area agricola a sud-ovest di Aviano (i) e quello successivo con sviluppo lungo la fascia pedemontana fra Aviano e Malnisio-Grizzo, a sud-est rispetto a Montereale Valcellina;
• la **connessione tra l'ampio bacino a est di Maniago**, che si estende fino a Sottomonte e Toppo, e l'Area naturale protetta di Monte Ciaurlec e Forra del Torrente Cosa (cfr. la relativa componente strutturale).

Articolazione della strategia
La strategia prevede di implementare e rafforzare la connettività ecologica tra gli elementi ricadenti nell'Ambito delle Aree naturali protette e/o nell'Ambito delle Aree della connettività ecologica tramite la creazione di infrastrutture verdi e blu o di scala ampia o di livello inferiore. Queste potranno essere declinate nei diversi contesti attraversati (urbani, periurbani, agricoli, etc.) attraverso strumenti di pianificazione locale e processi di copianificazione. A supporto della progettazione dell'Infrastruttura verde e blu locale è promossa la redazione del Piano del verde di cui alla Legge n. 10 del 14 gennaio 2013 (Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani) e la definizione di Nature based solutions (NBS).

Fasce naturali di mitigazione e protezione
La componente strategica individua situazioni specifiche in cui promuovere interventi di mitigazione e protezione ambientale all'interno di ambiti caratterizzati da elevati livelli di pressione ambientale (quali infrastrutture viarie ad alto scorrimento e perimetri delle aree industriali e logistiche) e in ambiti posti in prossimità di recettori sensibili.

Identificazione della componente
Le fasce naturali di mitigazione e protezione sono identificate lungo i margini delle seguenti aree produttive:
• area produttiva di Maniago, a sud-est rispetto al centro abitato;
• area produttiva di Spilimbergo, a nord-ovest rispetto al centro abitato;

Articolazione della strategia
La strategia prevede la creazione di ambiti ecologico-funzionali attorno o lungo il perimetro degli elementi antropici individuati, aventi le funzioni di mitigazione e protezione di questi contesti rispetto al territorio circostante.

6.4. Componenti strategiche del Sistema della Mobilità delle persone, delle merci e dell'informazione

Le Componenti strategiche del Sistema della Mobilità prevedono il miglioramento dell'accessibilità (i), l'efficientamento dell'intermodalità (ii) e il potenziamento della mobilità lenta sul territorio del STL.
Le strategie per migliorare l'accessibilità al sistema della mobilità comprendono l'individuazione di un **nuovo tracciato da realizzare** (bretella di Barbeano) e la **riattivazione di tratte ferroviarie** per il trasporto pubblico, lungo la linea Sacile-Gemona nel tratto da Maniago in direzione est. La **riattivazione delle stazioni ferroviari** di Meduno e Travesio prevede interventi di riattivazione funzionale e fisica e di riconfigurazione del servizio.
Le **strategie per massimizzare l'efficienza delle infrastrutture per l'intermodalità** comprendono il rafforzamento dell'intermodalità per il trasporto persone (riferito alle stazioni di Aviano e Maniago, attraverso una maggiore integrazione tra le modalità di spostamento), e il consolidamento dei **nodi ferroviari "Varchi della montagna"**, individuati nelle stazioni di Maniago, Meduno e Travesio, da integrare con il TPL e con il trasporto privato per migliorare l'accessibilità multimodale alle aree montane.
Le **strategie per migliorare il sistema della mobilità lenta** sono orientate al **rafforzamento territoriale dei collegamenti fra la RECIR e le ciclovie locali**, completando i tratti mancanti lungo la Val Cellina (con il collegamento dal Lago di Barcis fino a Cimolais e oltre) e nella Val Meduno (attualmente priva di tratti RECIR) nel tratto fra la stazione di Meduno fino a Tramonti di Sotto.

Infine, il rafforzamento dei collegamenti contermini **RECIR** individua la connessione con il territorio contermini della Regione Veneto al confine **nord-occidentale del STL, oltre i centri di Erto e Casso.**

Strategie per migliorare l'accessibilità al sistema della mobilità

Connessioni delle infrastrutture viarie

La componente strategica individua i nuovi tracciati viari da realizzare, funzionali al collegamento con la viabilità principale e al superamento della criticità dell'attraversamento dei centri abitati.

Identificazione della componente

• La componente strategica individua la **bretella di Barbeano** nel settore sud-orientale del STL, con sviluppo verso il collegamento sul fiume Tagliamento all'altezza di Dignano, verso il contermine STL 06, Colline del Friuli centrale.

Articolazione della strategia nel STL

La strategia è finalizzata alla realizzazione della connessione sopra individuata attraverso:
a) il miglioramento della connessione tra i centri e i principali assi della viabilità sovracomunale, favorendo una maggiore continuità e funzionalità della rete;
b) il superamento delle principali criticità della rete viaria attraverso la realizzazione di nuovi collegamenti;
c) l'integrazione del nuovo tracciato con il sistema complessivo della mobilità territoriale, in coerenza con la struttura insediativa e con le esigenze di accessibilità del STL.

Potenziamento di tratte ferroviarie per il trasporto pubblico

La componente strategica individua le tratte ferroviarie da potenziare per migliorare l'accessibilità e l'efficienza del trasporto pubblico regionale. Il potenziamento può riguardare sia il miglioramento delle prestazioni e della capacità delle linee esistenti, anche attraverso l'incremento della frequenza dei servizi e la riduzione dei tempi di percorrenza, sia l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria stessa. Gli interventi sono orientati a rafforzare i collegamenti tra i centri abitati e i principali poli insediativi, produttivi e di servizio, favorendo l'integrazione con le altre modalità di trasporto pubblico e il trasferimento degli spostamenti dalla mobilità privata a quella collettiva.

Identificazione della componente

• La componente strategica individua la tratta ferroviaria **Sacile - Maniago,** che attraversa il STL nella sua porzione centrale, lungo la fascia pedemontana. Lungo il tracciato è previsto il rafforzamento della stazione di Aviano (cfr. la componente strategica Rafforzamento dell'intermodalità per il trasporto persone), per giungere nella stazione di Maniago, identificato come "Varco della Montagna" per il rafforzamento delle connessioni con i territori più interni del STL (cfr. la relativa componente strategica).

Articolazione della strategia

La strategia prevede il potenziamento del servizio ferroviario della linea individuata.

Riattivazione di tratte ferroviarie per il trasporto pubblico

La componente strategica individua le tratte ferroviarie dismesse o parzialmente utilizzate (es. utilizzate saltuariamente per i treni storici) che potrebbero essere riattivate per il trasporto pubblico e riacquistare interesse per la mobilità locale e sovralocale, in relazione ai territori attraversati, periurbani o periferici, attualmente caratterizzati da un predominio della mobilità su gomma.

Identificazione della componente

La componente individua, lungo la linea ferroviaria Sacile-Gemona, il tratto che si sviluppa da Maniago in direzione nord-est, verso Ciago, Usago e Pinzano al Tagliamento, lungo la fascia pedemontana del STL. Qui la linea ferroviaria prosegue nel contermine STL 06 Friuli collinare e poi oltre, fino a Gemona del Friuli, nel STL 11 Alpi Giulie.

Articolazione della strategia

La strategia prevede la riattivazione e/o la riconfigurazione del servizio ferroviario della tratta individuata.

Strategie per massimizzare l'efficienza delle infrastrutture per l'intermodalità

Riattivazione di stazioni ferroviarie

La componente strategica individua le stazioni ferroviarie esistenti, ma attualmente inattive, che potrebbero essere riattivate per il potenziamento della mobilità ferroviaria locale e sovralocale del trasporto persone e la riconfigurazione del servizio.

Identificazione della componente

• La componente individua la **stazione ferroviaria di Meduno** (posta a sud-est rispetto al relativo centro, in località Ciago) e la **stazione ferroviaria di Travesio** (a sud del relativo centro, in località Usago).
Entrambe sono collocate lungo la tratta ferroviaria Sacile-Gemona identificata dalla componente di cui sopra Riattivazione di tratte ferroviarie per il trasporto pubblico.

Articolazione della strategia

La strategia prevede la riattivazione funzionale e fisica della stazione inattiva individuata, in accordo con il gestore della rete, anche al fine di favorire una maggiore accessibilità ferroviaria a porzioni del territorio più ampio.

Rafforzamento dell'intermodalità per il trasporto persone

La componente strategica individua i nodi ferroviari esistenti (ovvero stazioni con servizio passeggeri attivo) di interesse regionale e sovralocale, posizionati strategicamente in relazione a differenti assi di percorrenza del territorio, come nodi di cui rafforzare l'intermodalità.

Identificazione della componente

• La componente individua la **stazione ferroviaria di Aviano** (nella porzione centro-orientale del STL, a sud rispetto al centro abitato) e la **stazione ferroviaria di Maniago** (nella porzione centrale del STL, in posizione centrale rispetto al centro abitato). Entrambe le stazioni sono collocate lungo la linea ferroviaria Sacile-Gemona, identificata dalla componente Riattivazione di tratte ferroviarie per il trasporto pubblico.

Articolazione della strategia

La strategia prevede una maggiore integrazione funzionale e spaziale delle differenti modalità di spostamento che confluiscono in tali nodi, con particolare attenzione alla mobilità sostenibile urbana ed extraurbana.

Consolidamento dei nodi ferroviari "Varchi della montagna"

La componente strategica individua i nodi ferroviari intermodali esistenti, denominati "Varchi della montagna", localizzati in posizione strategica per l'accessibilità ai territori di montagna (es: le valli minori e le aree interne).

Identificazione della componente

La componente strategica, per questo STL, individua le seguenti situazioni:

- **stazione ferroviaria di Maniago;**
- **stazione ferroviaria di Meduno;**
- **stazione ferroviaria di Travesio.**

Queste stazioni risultano strategiche per il rafforzamento dei collegamenti con gli ambiti vallivi di questo STL, non solo a fini turistici ma anche per la loro integrazione nella rete del TPL a sostegno degli spostamenti anche quotidiani casa-lavoro. La stazione di Maniago si pone in relazione con il sistema della Val Cellina (e i centri di Barcis, Claut e Cimolais); la stazione di Meduno con il sistema della Val Meduna – Val Tramontina, fino a Tramonti di Sotto e Tramonti di Sopra; la stazione di Travesio con gli ambiti a nord-est del STL.

Articolazione della strategia

La strategia prevede il potenziamento dei nodi intermodali "Varchi della montagna" per supportare un'accessibilità multimodale ampia ed efficace delle aree di montagna, sia attraverso l'integrazione dei Varchi con le reti del Trasporto Pubblico Locale TPL sia con l'integrazione con il trasporto privato.

Strategie per migliorare il sistema della mobilità lenta

Rafforzamento territoriale dei collegamenti fra la RECIR e le ciclovie locali

La componente strategica individua porzioni di territorio parzialmente prive di Rete Ciclabile di Interesse Regionale RECIR in cui la stessa potrebbe risultare strategica per la fruizione turistica locale, sovralocale e transnazionale.

Identificazione della componente

- La componente strategica individua i seguenti collegamenti:
- il **collegamento dal Lago di Barcis** (dove la RECIR attualmente si interrompe), verso nord, lungo la Val Cellina e il corso del torrente Cellina, fino a Cimolais, Erto, Casso e il territorio contermine del Veneto;
- all'interno della Val Meduna (attualmente priva di tratti RECIR), nel **tratto tra la stazione di Meduno** (da riattivare, cfr. la relativa componente strategica) **fino a Tramonti di Sotto** più a nord, seguendo il corso del fiume Meduna.

Articolazione della strategia

La strategia prevede il completamento delle tratte mancanti della RECIR attraverso due modalità distinte:
a) la realizzazione di nuove tratte di piste ciclabili;
b) qualora non vi sia questa possibilità, l'istituzione o il rafforzamento del servizio Bicibus.

Rafforzamento dei collegamenti contermini (RECIR)

La componente strategica individua le direttrici della rete ciclabile regionale che rappresentano i collegamenti con i territori contermini della Regione Veneto. Gli elementi della rete regionale sono stati confrontati con gli elementi del territorio contermine utilizzando il seguente documento:

- *Piano Territoriale Regionale di Coordinamento PTRC, Regione Veneto, Tavola 04 Mobilità (disponibile su: https://nextcloud.regione.veneto.it/index.php/s/RaXYMGwkxoESSwF);*

Identificazione della componente

- La componente strategica individua la connessione con il territorio contermini della Regione Veneto al confine **nord-occidentale del STL, oltre i centri di Erto e Casso.** In questa porzione di territorio si identifica la componente Rafforzamento territoriale dei collegamenti fra la RECIR e le ciclovie locali (cfr. la relativa componente strategica), attraverso il collegamento dal Lago di Barcis, dove la RECIR attualmente si interrompe, verso nord, lungo la Val Cellina e il corso del torrente Cellina, fino a Cimolais, Erto, Casso e il territorio contermine del Veneto. La RECIR regionale e/o servizi Bicibus vengono strategicamente connessi alla rete della ciclabilità veneta in prossimità della SR 251, della SS 51 e del sistema veneto di Longarone.

Articolazione della strategia

La strategia prevede il consolidamento e/o potenziamento dei tracciati ciclabili (RECIR) lungo le direttrici di collegamento con i territori contermini (Slovenia e Austria), con l'obiettivo di favorire la connessione e gli spostamenti ciclabili alla scala sovraregionale e transnazionale, anche a fini cicloturistici.

7. RELAZIONI E INDIRIZZI CON GLI STL CONTERMINI E IL LIVELLO SOVRAREGIONALE

7.1. Relazioni e indirizzi con i STL contermini

Sistema verde e blu

Strategie per la realizzazione dell'infrastruttura verde e blu

Ampliamento dell'infrastruttura verde e blu

Per il consolidamento della funzione ecologica e della connettività verde e blu regionale, in relazione con i territori degli STL contermini, si identificano i seguenti Ampliamenti dell'infrastruttura verde e blu:

- il tratto settentrionale del **fiume Livenza**, al confine meridionale del STL con il contermine **STL 09**;
- una piccola porzione del tratto del **fiume Tagliamento**, nella porzione all'altezza di Pinzano al Tagliamento, al confine orientale del STL con i contermini **STL 06 e 11**;
- una piccola porzione del tratto del **fiume Tagliamento** a sud di Spilimbergo, al confine sud-orientale del STL con i contermini **STL 06 e 09**.

Ampliamento delle fasce ecologiche lungo i corridoi fluviali

- L'Ampliamento delle fasce ecologiche lungo i corridoi fluviali in relazione con i territori contermini si identifica nel STL lungo il **torrente Colvera** per la sua parte che si estende dall'altezza di Spilimbergo verso sud, dove entra poi nei contermini **STL 09** e prosegue fino alla confluenza di questo torrente nel Tagliamento.

Connessioni dell'infrastruttura verde e blu

- Si individua come Connessione dell'infrastruttura verde e blu del STL in relazione con i territori contermini la connessione che, **all'altezza di Vivaro e Basaldella**, dal torrente Meduna, si estende in direzione nord-est, **intercettando il torrente Cosa ed entrando nel tessuto insediativo di Spilimbergo**. Qui, attraversando il fiume Tagliamento, entra nel contermine **STL 06**, all'altezza del Bacino di connettività di Vidulis e Maseris.

Sistema della mobilità delle persone, delle merci e dell'informazione

Strategie per migliorare l'accessibilità al sistema della mobilità

Connessioni delle infrastrutture viarie

- Si individua come Connessione delle infrastrutture viarie del STL in relazione con i territori contermini la **bretella di Barbeano** nel settore sud-orientale del STL, con sviluppo verso il collegamento sul fiume Tagliamento all'altezza di Dignano, verso il contermine **STL 06**, Friuli collinare.

Riattivazione di tratte ferroviarie per il trasporto pubblico

- La Riattivazione di tratte ferroviarie per il trasporto pubblico del STL in relazione con i territori contermini si identifica lungo il tratto della **linea ferroviaria Sacile-Gemona** che si sviluppa da Maniago in direzione est, verso Ciago, Usago e Pinzano al Tagliamento. Qui la linea ferroviaria prosegue prosegue nel contermine STL 06 Friuli collinare e poi oltre, fino a Gemona del Friuli, nel STL 11 Alpi Giulie.

7.2. Relazioni e indirizzi di livello sovraregionale

Sistema verde e blu

Strategie per la realizzazione dell'infrastruttura verde e blu

Ampliamento dell'infrastruttura verde e blu

• Per il consolidamento della funzione ecologica e della connettività verde e blu regionale, in relazione con i territori sovra-regionali, si identifica il **Monte Cavallo**, al confine occidentale del STL con la **Regione Veneto**.

Sistema della mobilità delle persone, delle merci e dell'informazione

Strategie per migliorare il sistema della mobilità lenta

Rafforzamento dei collegamenti contermini (RECIR)

• Si identifica il Rafforzamento dei collegamenti contermini (RECIR) sovra-regionali lungo la connessione al confine **nord-occidentale del STL con la Regione Veneto, oltre i centri di Erto e Casso.** In questa porzione di territorio si identifica la componente attraverso il collegamento dal Lago di Barcis, dove la RECIR attualmente si interrompe, verso nord, lungo la Val Cellina e il corso del torrente Cellina, fino a Cimolais, Erto, Casso e il territorio contermine del Veneto. La RECIR regionale e/o servizi Bicibus vengono strategicamente connessi alla rete della ciclabilità veneta in prossimità della SR 251, della SS 51 e del sistema veneto di Longarone.

8. SCHEMA STRATEGICO DI SINTESI

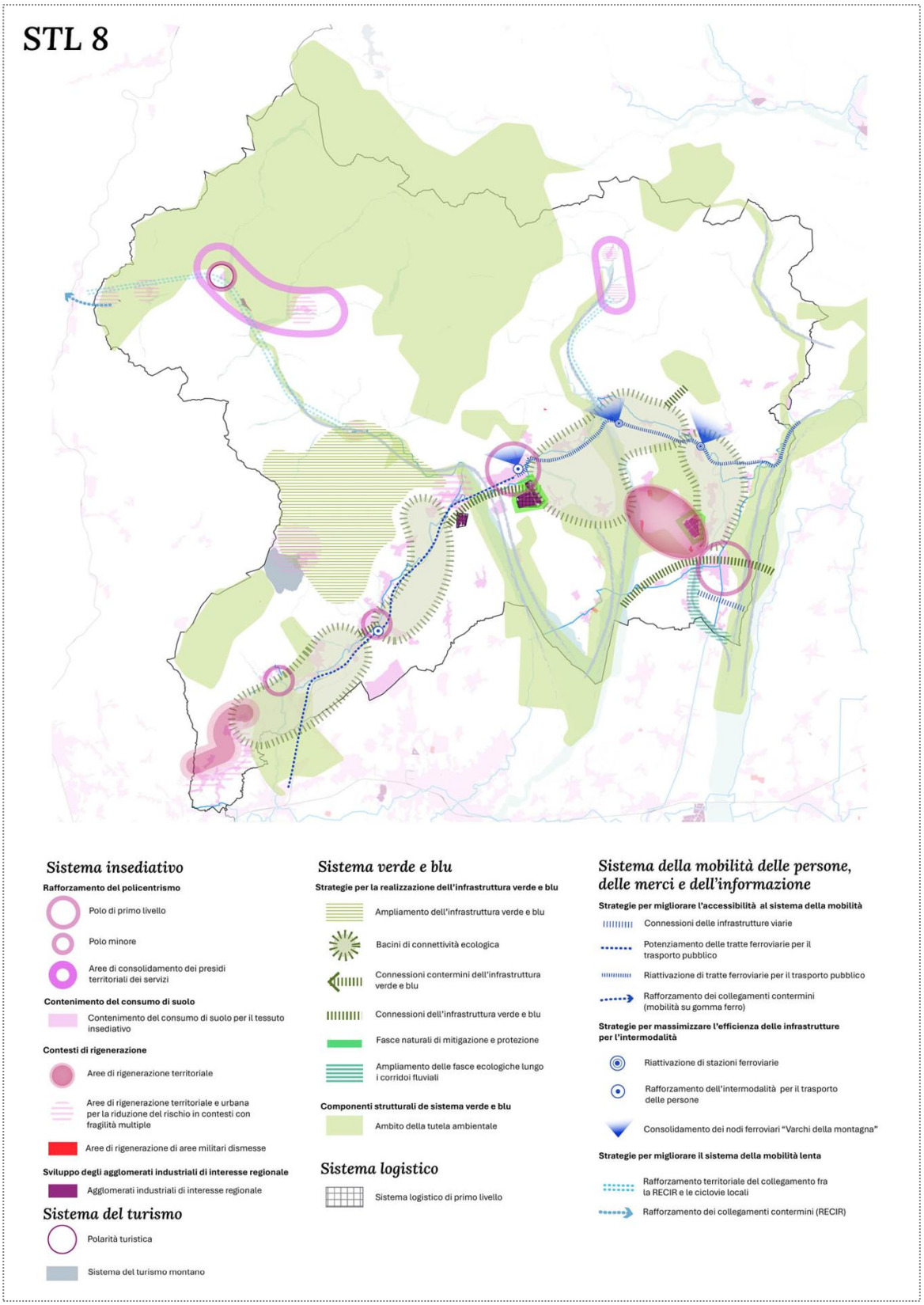


Fig. 8.1. Schema di sintesi delle Componenti strategiche di Livello intermedio, Sistema Territoriale Locale 08. Elaborazione Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.

9. RIFERIMENTI E FONTI

Documenti

Camera di Commercio di Pordenone - Udine, *Localizzazioni attive e addetti totali al 31.12.2025,* Camera di Commercio di Pordenone – Udine, 2026.

Centro interdipartimentale F.O.CU.S. - Sapienza Università di Roma, *Studi e Ricerche finalizzate al contenimento/azzeramento del consumo di suolo e al rafforzamento della capacità di resilienza dei territori della Regione Friuli-Venezia Giulia in funzione dei rischi naturali e di quelli derivanti dal cambiamento climatico, Dossier sulle attività svolte nella Fase 2 della Ricerca*, pag. 50, 2025.

Il paesaggio della manifattura. Ricerche progettuali per il PGT del Friuli Venezia Giulia, responsabile scientifico prof. G. La Varra. Dipartimento Politecnico di Ingegneria e Architettura DPIA, Università degli Studi di Udine, 2026.

Gruppo di lavoro tecnico scientifico clima FVG (luglio 2024), *Segnali dal Clima in FVG*, luglio 2024, pp. 67-68. Disponibile su https://www.alpine-space.eu/wp-content/uploads/2024/03/BeyondSnow-Vulnerability-Map-deliverable-1.1.2.pdf

Honsell F., *Aggiornamento del PRITMML. Sistema infrastrutturale stradale quale strumento di settore a supporto del nuovo PGT*, 2025

ISPRA - SNPA, *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Schede Regionali,* Report di sistema SNPA, n. 46, 2025

LIFT – Laboratorio di Ingegneria Ferroviaria e Traffico, *Quadro conoscitivo Ferrovie – Ambito Trasporto Ferroviario*, 2025

Piano Strategico Nazionale delle Aree Interne 2021-2027 (PSNAI) e Allegati

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, *Piano Regionale Mobilità Ciclistica (PreMoCi), P2.1 - RECIR - Stato di fatto (febbraio 2019) - quadro d'insieme*, 2019

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, *Piano Regionale Mobilità Ciclistica (PreMoCi)*, P3.2 - Analisi del traffico giornaliero medio sulla rete stradale associata alla RECIR, 2019

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, *Variante n. 1 al Piano del Governo del Territorio PGT*, "Carta A1 – Complessità naturalistica ed ecologica", Analisi cartografica per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), luglio 2026

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, *Variante n. 1 al Piano del Governo del Territorio PGT*, "Carta A2 – Carta della complessità paesaggistica", Analisi cartografica per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), luglio 2026

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, *Variante n. 1 al Piano del Governo del Territorio PGT*, Allegato 8 – Masterplan delle Aree Militari Dismesse, luglio 2026

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, *Variante n. 1 al Piano del Governo del Territorio PGT*, Allegato 9 – Abaco delle Azioni Progettuali, luglio 2026

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, *Variante n. 1 al Piano del Governo del Territorio PGT*, *STL 08* Quadro della componente strategica. Allegato B - Carta di identità territoriale Pedemontana pordenonese, Elaborato 07.8B, luglio 2026

Regione Veneto, *Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) del Veneto, T*avola 04 Mobilità, 2019

Regione Veneto, *Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) del Veneto*, Tavola 02 Biodiversità, 2019

Sartor P., Quadro Conoscitivo Infrastrutture e mobilità, 2025

Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI), Dipartimento per le Politiche di Coesione e per il Sud – NUVAP, *Aggiornamento 2020 della Mappa delle Aree Interne*, Nota tecnica, febbraio 2022

Strati informativi:

ISTAT, Demo – Demografia in cifre:
Popolazione residente. Popolazione residente per sesso, età e stato civile al 1° gennaio, anni 2019–2026. Disponibile su: https://demo.istat.it/app/?i=POS&l=it

Progetto "MOLAND FVG - Consumo ed uso del territorio del Friuli Venezia Giulia" (2001-2002):
Uso del suolo aggiornato all'anno 1950
Uso del suolo aggiornato all'anno 2000

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, *Piano Paesaggistico Regionale*, 2018:
Aree degradate e compromesse

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, *Masterplan Sviluppo Impresa FVG – Individuazione dei complessi produttivi degradati*

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, *Dato regionale relativo alla mosaicatura di zonizzazione dinamica (aggiornamento gennaio 2025)*

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, *Variante n. 1 al Piano del Governo del Territorio PGT*, "Carta E – Pressioni antropiche sulla salute", Analisi cartografica per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), luglio 2026

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, *Variante n. 1 al Piano del Governo del Territorio PGT*, Quadro della componente strutturale. Allegato 04 - Carta delle vulnerabilità del territorio, luglio 2026

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, *Variante n. 1 al Piano del Governo del Territorio PGT*, STL 08 Quadro della componente strutturale. Allegato A - Carta di identità territoriale Pedemontana pordenonese, Elaborato 07.8A, luglio 2026.