PGT

REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

Piano del Governo del Territorio

Variante 1



STL 09

CARTA DI IDENTITÀ TERRITORIALE

PORDENONE E BASSA PIANURA

Ottobre 2026

07.9

REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE
E TERRITORIO

PIANO del GOVERNO del TERRITORIO

VARIANTE 1

STL 09 CARTA DI IDENTITÀ TERRITORIALE

PORDENONE E BASSA PIANURA

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

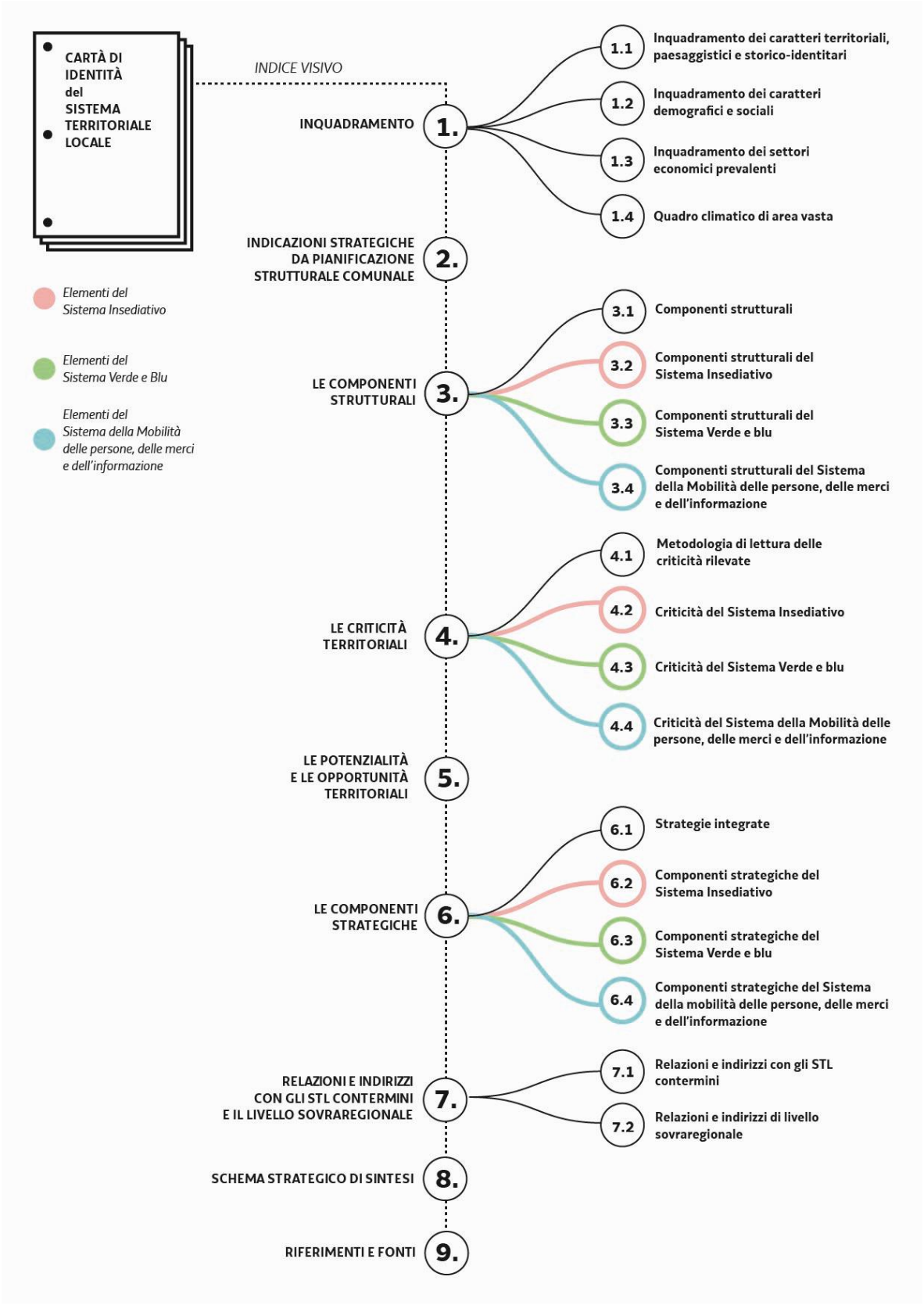
Pordenone - Archivio interno

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 14
2. LA PIANIFICAZIONE VIGENTE 16
3. LE COMPONENTI STRUTTURALI 20
   3.1. Componenti strutturali del Sistema Insediativo 22
   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 29
   4.1. Metodologia di lettura delle criticità rilevate 29
   4.2. Criticità del Sistema Insediativo 30
   4.3. Criticità del Sistema Verde e blu 35
   4.4. Criticità del Sistema della Mobilità delle persone, delle merci e dell'informazione 40
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 50
   6.3. Componenti strategiche del Sistema Verde e blu 57
   6.4. Componenti strategiche del Sistema della Mobilità delle persone, delle merci e dell'informazione 61
7. RELAZIONI E INDIRIZZI CON GLI STL CONTERMINI E IL LIVELLO SOVRAREGIONALE 64
   7.1. Relazioni e indirizzi con i STL contermini 64
   7.2. Relazioni e indirizzi di livello sovraregionale 65
8. SCHEMA STRATEGICO DI SINTESI 67
9. RIFERIMENTI E FONTI 68

INDICE VISIVO CARTA DI IDENTITÀ STL 09



1. INQUADRAMENTO

Il **STL 09 – Pordenone e Bassa pianura** comprende i Comuni di Azzano Decimo, Brugnera, Casarsa della Delizia, Chions, Cordenons, Cordovado, Fiume Veneto, Fontanafredda, Morsano al Tagliamento, Pasiano di Pordenone, Porcia, Pordenone, Prata di Pordenone, Pravisdomini, Roveredo in Piano, Sacile, San Giorgio della Richinvelda, San Martino al Tagliamento, San Quirino, San Vito al Tagliamento, Sesto al Reghena, Valvasone Arzene, Zoppola. Il STL costituisce nel suo insieme un Sistema urbano policentrico di pianura, con alta densità produttiva e manifatturiera, in continuità con il vicino sistema veneto.

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

Il territorio del STL 09 ricade quasi interamente entro l'Ambito di paesaggio 9 "Bassa pianura pordenonese" del PPR-FVG [1], che comprende venti dei ventitré comuni del sistema: Azzano Decimo, Brugnera, Casarsa della Delizia, Chions, Cordenons (parz.), Cordovado, Fiume Veneto, Fontanafredda (parz.), Morsano al Tagliamento, Pasiano di Pordenone, Porcia, Pordenone, Prata di Pordenone, Pravisdomini, Roveredo in Piano (parz.), Sacile, San Vito al Tagliamento, Sesto al Reghena, Valvasone Arzene e Zoppola. I restanti tre comuni – San Giorgio della Richinvelda, San Martino al Tagliamento e San Quirino – ricadono invece nel contiguo Ambito di paesaggio 7 "Alta pianura pordenonese", già utilizzato per la descrizione del STL 08.

Il paesaggio dell'ambito è quello tipico della bassa pianura di risorgiva, attraversata dai fiumi Livenza, Meduna, Noncello e, al margine orientale, dal Tagliamento, che qui segna anche un confine culturale e linguistico storico tra Friuli e Veneto ancora oggi percepito nell'identità locale. Verso nord, al limite con l'Alta pianura pordenonese, permane il paesaggio arido e ghiaioso dei magredi di San Quirino, tra gli ambienti steppici di maggior pregio naturalistico dell'intera regione, mentre la fascia centrale e meridionale dell'ambito è dominata da una fitta rete di risorgive, canali e rogge derivate a fini irrigui, alla base di un paesaggio agrario di risaie e coltivazioni intensive.

Sul piano storico-identitario, l'ambito si è sviluppato attorno a una rete di antichi porti fluviali: *Portus Naonis*, l'odierna Pordenone, sorta sul fiume Noncello, e Sacile, sviluppatasi sulla Livenza e nota come "giardino della Serenissima" per l'eleganza del proprio tessuto urbano di matrice veneziana. Un ruolo identitario di primo piano spetta all'abbazia benedettina di Santa Maria in Sylvis, a Sesto al Reghena, fondata attorno all'VIII secolo, tra le più importanti testimonianze romanico-longobarde della regione; a questa si affiancano i castelli di Valvasone, di Cordovado – quest'ultima scelta come sede dai Vescovi di Concordia – e di Zoppola, tra i più antichi e caratteristici manieri della bassa pianura, oltre al centro storico di San Vito al Tagliamento, con il celebre giardino del Palazzo Altan. I centri storici dell'ambito, in particolare quelli più prossimi al confine veneto, conservano inoltre un'architettura di matrice tipicamente veneta, con logge comunali, facciate affrescate e corti chiuse verso la strada. Un capitolo identitario più recente, ma di rilievo nazionale, è legato a Casarsa della Delizia, terra d'origine materna e luogo di formazione giovanile di Pier Paolo Pasolini, oggi ricordato da un itinerario pasoliniano diffuso e dal locale Centro Studi.

Pordenone, quale principale polo urbano del sistema, unisce a questa stratificazione storica – di cui resta memoria anche nel nome del celebre pittore rinascimentale "il Pordenone", Giovanni Antonio de Sacchis – un'importante vocazione industriale sviluppatasi soprattutto tra Otto e Novecento, di cui il Cotonificio veneziano costituisce una delle testimonianze di archeologia industriale più significative; attorno al capoluogo si è progressivamente formata un'estesa conurbazione produttiva e residenziale che

[1] Fonte: PPR-FVG, Schede degli Ambiti di paesaggio 9 – Bassa pianura pordenonese, 7 – Alta pianura pordenonese.

coinvolge in particolare Cordenons, Porcia, Roveredo in Piano e Fontanafredda. Nella campagna, ville venete di pregio come Villa Correr Dolfin a Porcia e Villa Marini Cattaneo a Vallenoncello di Pordenone testimoniano la lunga tradizione di villeggiatura nobiliare di questo territorio di confine.
Il sistema della mobilità dell'ambito si è storicamente organizzato lungo la direttrice della via Pontebbana, che raggiunge Sacile e prosegue verso Pordenone, affiancata oggi dalla omonima linea ferroviaria; a questa si aggiungono le direttrici storiche verso il Veneto, in particolare la SP251 tra Pordenone e Portogruaro e la SP35 verso Oderzo, che ricalcano in più punti gli antichi assi di collegamento tra la pianura friulana e quella veneta, storicamente attraversati dai numerosi guadi e porti fluviali sul Tagliamento e sulla Livenza.

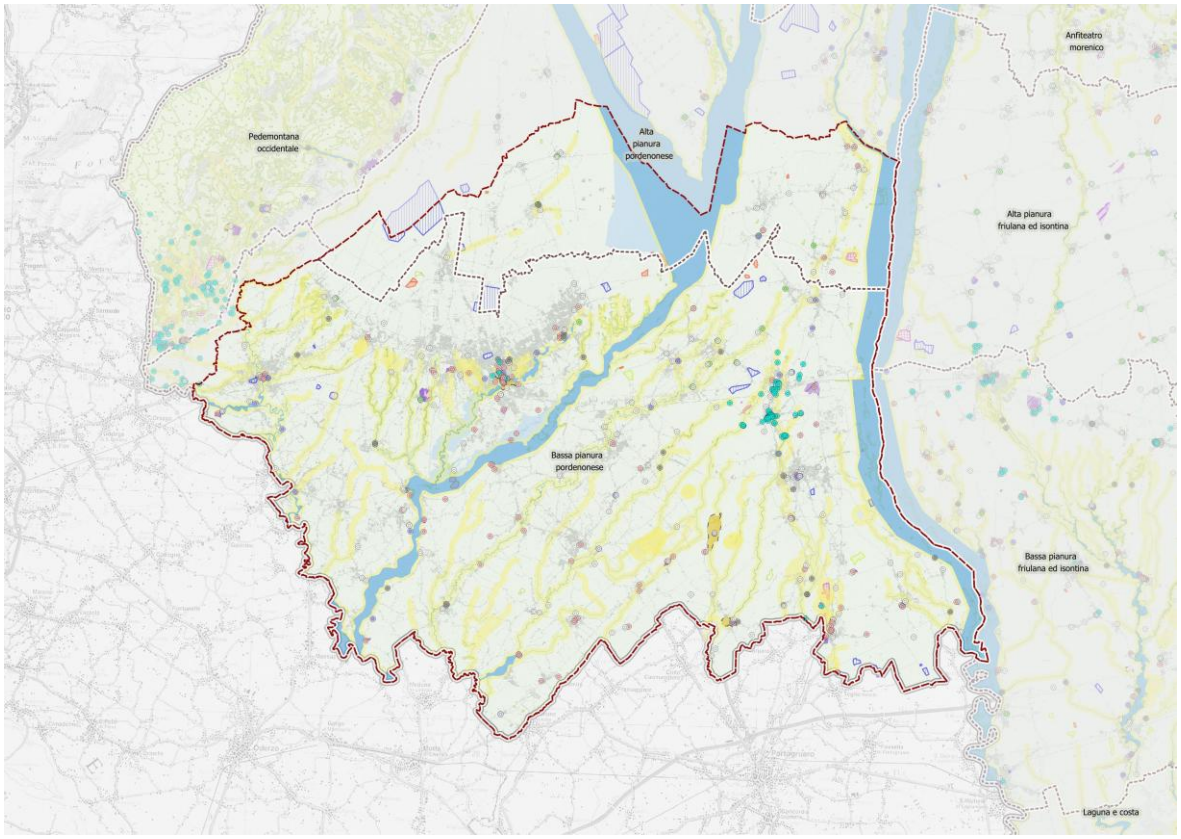


Fig. 1.1 - Inquadramento PPR - Parte Statutaria integrata con la Rete dei Beni culturali

1.2. Inquadramento dei caratteri demografici e sociali

Il territorio del STL 09 è fortemente caratterizzato dalla presenza della conurbazione pordenonese, ovvero una costellazione di centri di medie e medio-piccole dimensioni fortemente integrati con i sistemi produttivi locali. Secondo i dati ISTAT relativi alla popolazione residente al 1° gennaio 2025[2], il territorio di Pordenone e della Bassa pianura raggiunge complessivamente **243.556 abitanti residenti**. Il Comune di Pordenone risulta essere il più popolato e densamente insediato di questo sistema territoriale con 52.744 residenti. Inoltre, risulta essere anche uno dei pochi centri in Regione con una tendenza positiva di crescita della popolazione che dal 2020 ad oggi è aumentata di oltre 1.300 nuovi residenti. Insieme ai Comuni di Cordenons e Porcia, la conurbazione pordenonese raggiunge oltre 136.000 residenti. Ulteriori centri medio-piccoli sono costituiti da Fontanafredda e Fiume Veneto, sviluppati lungo la dorsale della SS 13 insieme ai principali centri di Pordenone, Cordenons, Porcia e Sacile e i centri minori di Zoppola e Casarsa della Delizia. Dopo Pordenone, per grandezza, si trovano il Comune di Sacile con 19.947 residenti

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

e i due centri di Azzano Decimo e San Vito al Tagliamento, con una popolazione attorno ai 15.000 residenti. Il territorio della pianura a nord, verso la zona pedemontana, e della piana a sud verso la Regione Veneto è caratterizzato dalla presenza di piccoli centri sparsi con una popolazione insediata che varia da ca. 8.000 a 1.000 abitanti per centro.

Con riferimento a questo inquadramento tematico, 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 quindi 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, nessuna pertanto ricadente in questo STL.

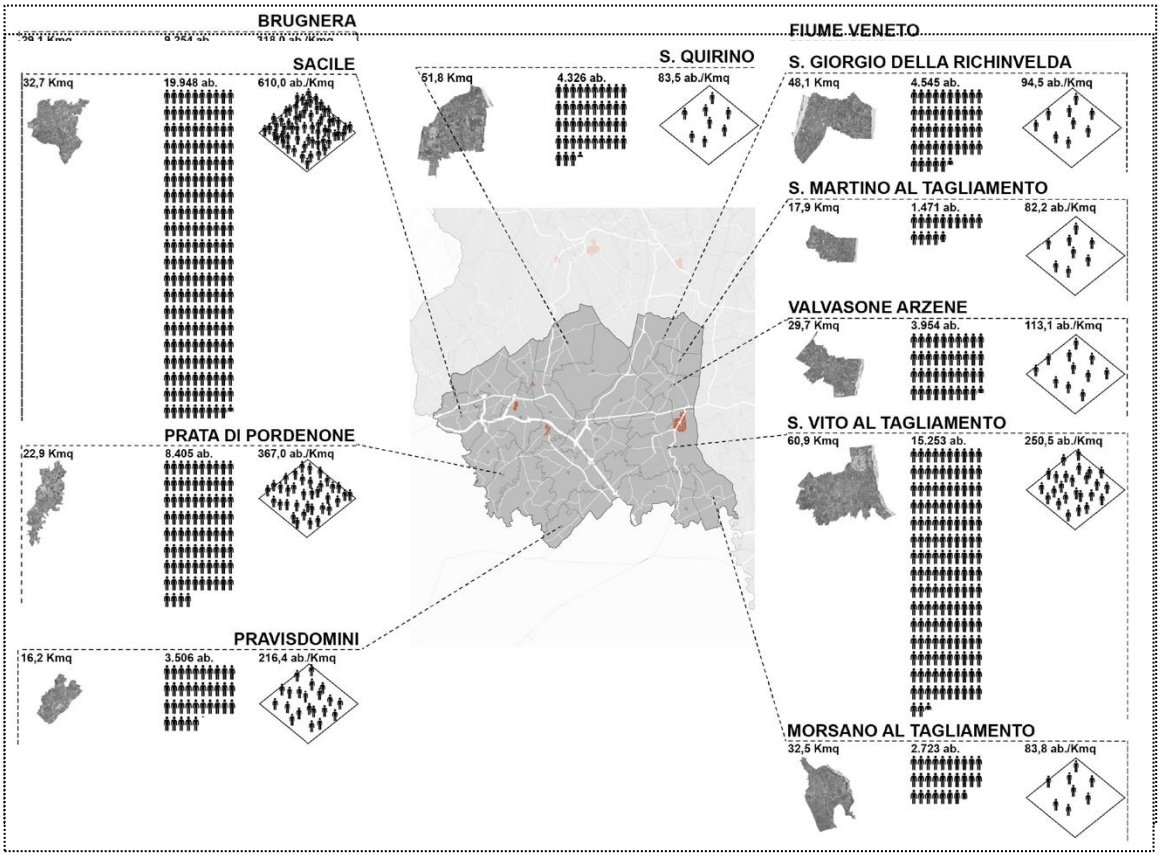
Con riferimento alla classificazione SNAI, Pordenone è classificato come "A - Polo" e San Vito al Tagliamento come "B – Polo Intercomunale". Tutti i restanti ventuno Comuni del territorio circostante sono classificati come centri "C - Cintura". Il tempo di percorrenza medio è di 15,30 minuti per tutti i Comuni cintura, mentre per Pordenone e San Vito al Tagliamento è 0. Per quanto riguarda la destinazione prevalente, i Comuni si dividono in tre gruppi: un gruppo di 13 Comuni che gravitano principalmente su Pordenone, un sottogruppo di 5 Comuni (San Giorgio della Richinvelda, San Martino al Tagliamento, Valvasone Arzene e Casarsa della Delizia) che hanno come destinazione Codroipo, un altro sottogruppo di 4 centri (Sesto al Reghena, Pravisdomini, Chions e Cordovado) con destinazione prevalente Portogruaro. Si differenzia il centro di Morsano che ha come destinazione Latisana.

Nel complesso, i dati ISTAT riguardanti la demografia del STL e la classificazione SNAI delineano il quadro di un Sistema territoriale dove emerge la polarità di Pordenone e che si articola in una presenza consolidata di centri medio piccoli conformati lungo la dorsale della SS 13. Il resto del territorio presenta centri minori e piccoli sparsi nella zona di pianura meridionale, verso il confine regionale con il Veneto. Il centro di San Vito al Tagliamento, seppur si tratti di un centro medio-piccolo e non rappresenti una delle destinazioni prevalenti per altri centri di questo STL, viene connotato come Polo Intercomunale dalla classificazione SNAI. Si tratta di un'interpretazione rilevante di questo centro rispetto alle dinamiche territoriali e ai processi di spopolamento e abbandono delle Aree interne.

La classificazione è restituita nella Fig. 1.3: il territorio è organizzato attorno al Polo di Pordenone e al Polo intercomunale di San Vito al Tagliamento, nel settore orientale verso il Tagliamento, mentre tutti gli altri Comuni ricadono nella classe "C-Cintura". Lo STL non è interessato da Aree Interne della programmazione 2021-2027 né da zone svantaggiate di montagna.

[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*.



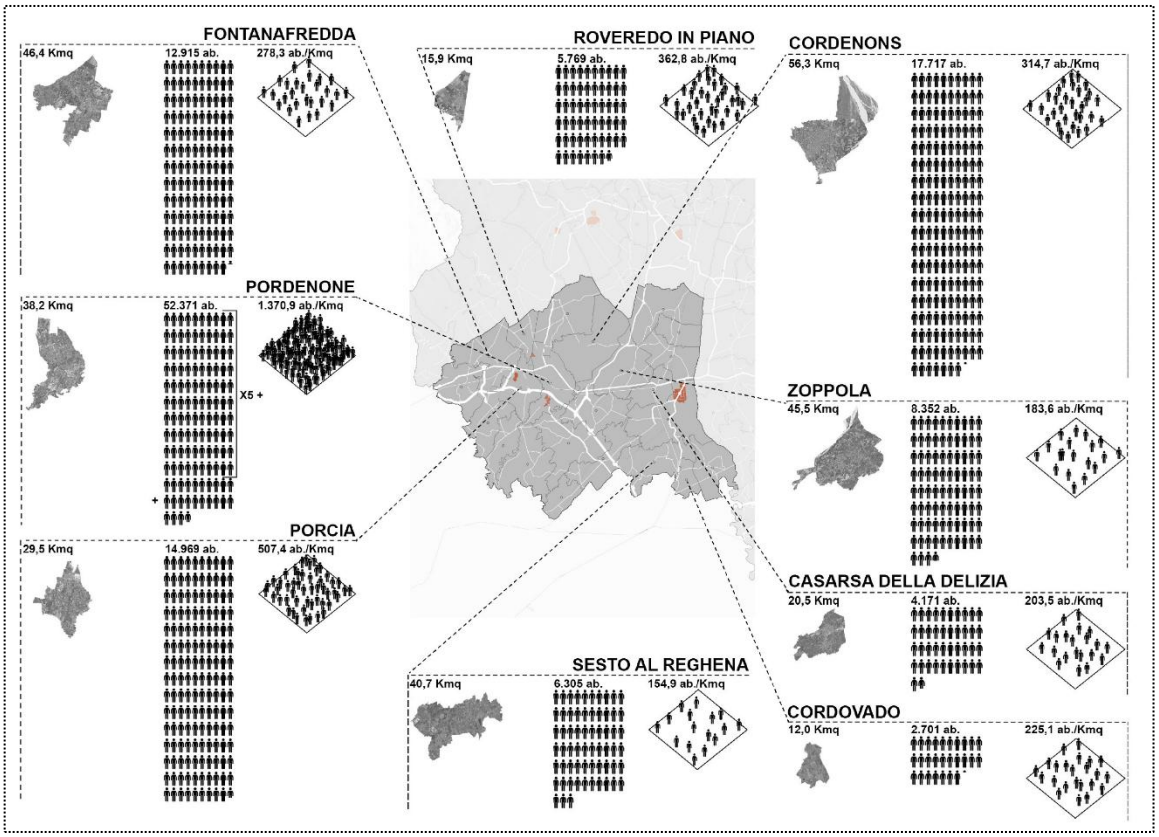


Fig. 1.2. (a, b, c) I Comuni del STL 09: estensione territoriale, numero di abitanti residenti, densità in ab/kmq. Dati ISTAT 2024. Fonte: *Il paesaggio della manifattura. Ricerche progettuali per il PGT del Friuli Venezia Giulia*, responsabile scientifico prof. G. La Varra. Rielaborazione Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.

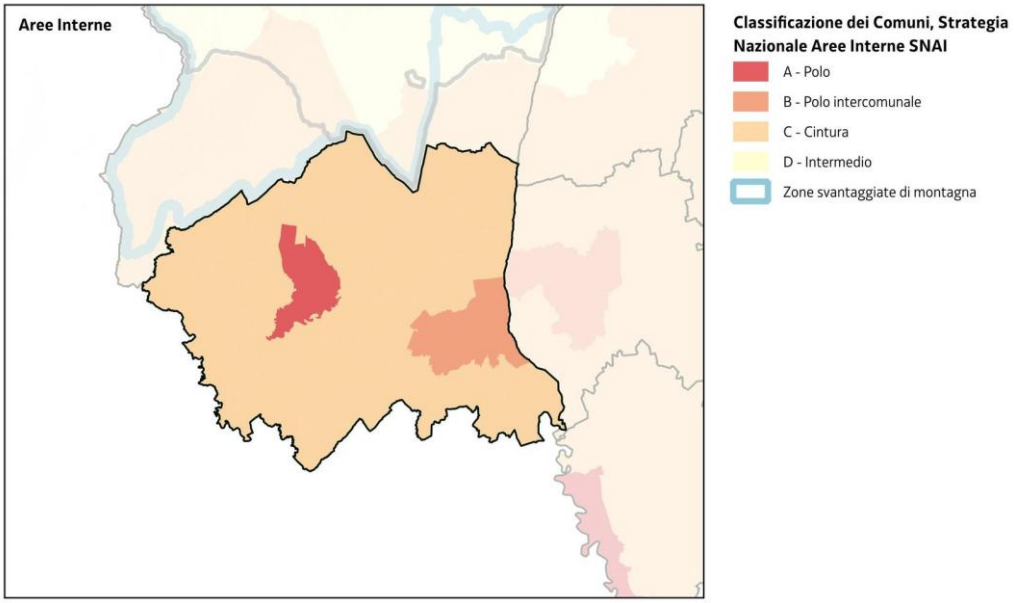


Fig. 1.3. Classificazione dei Comuni dello STL 09 secondo la Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI). Fonte: Mappa Aree Interne 2020, aggiornamento 2022. *Elaborazione Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, DPIA Università di Udine.*

1.3. Inquadramento dei settori economici prevalenti

I dati elaborati e pubblicati dalla Centro Studi della Camera di Commercio Pordenone-Udine su fonti InfoCamere e INPS, - relativi alla struttura imprenditoriale, alle localizzazioni attive e agli addetti totali - permettono di delineare un quadro della situazione attuale dei settori economici prevalenti [5]. **La manifattura rappresenta il principale asse occupazionale del STL, per circa 29.500 addetti, pari a un terzo dell'occupazione economica rilevata**. Il peso del settore risulta particolarmente evidente nei poli produttivi di Brugnera, Chions, Fontana fredda, Fiume Veneto, Pordenone, Prata di Pordenone, San Vito al Tagliamento, dove la presenza di imprese industriali e produttive assume una rilevanza significativa. La presenza storica di alcune imprese manifatturiere quali l'Electrolux, originariamente marchio Zanussi e la Cimolai hanno connotato fortemente lo sviluppo socioeconomico di questo territorio. Accanto alla manifattura, il commercio costituisce un secondo importante elemento della struttura economica territoriale del STL 09, con una presenza diffusa nei centri maggiori e nei Comuni della cintura pordenonese. Commercio all'ingrosso e al dettaglio sono capillarmente distribuiti nel territorio e presentano una forte concentrazione nei principali centri urbani. Pordenone rappresenta il principale polo commerciale del STL, con 1.441 localizzazioni attive e 4.019 addetti, mentre valori significativi si registrano anche a Sacile, Cordenons, Brugnera, Fontanafredda e Prata di Pordenone. Significativo è inoltre il peso dei trasporti e del magazzinaggio, delle costruzioni, dei servizi di supporto alle imprese e delle attività professionali, che contribuiscono a definire un sistema economico non esclusivamente industriale ma integrato lungo diverse filiere. Il comparto del trasporto e magazzinaggio assume particolare rilievo a Pordenone, Pasiano di Pordenone, Prata di Pordenone e Sacile. Le Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione sono presenti in maniera diffusa, con una maggiore concentrazione nei principali centri urbani. A Pordenone il settore conta 422 localizzazioni attive e 2.241 addetti, mentre una presenza significativa si rileva anche a Sacile, Cordenons, Prata di Pordenone, Brugnera e Fontanafredda. Infine, tra le attività concentrate a Pordenone, risultano esservi numerose Attività professionali, scientifiche e tecniche e Attività amministrative e di servizi di supporto che raggiungono rispettivamente le 487 localizzazioni e i 844 addetti e le 290 localizzazioni e i 3.575 addetti. La presenza di queste attività rafforza il ruolo di Pordenone come principale polo terziario del STL.

[5] I dati utilizzati, riferiti al 30 Giugno 2026, sono elaborati dal Centro Studi CCIAA di Pordenone Udine su dati InfoCamere e INPS

In conclusione, **il polo urbano di Pordenone risulta essere il principale del STL per concentrazione di attività e servizi, mentre una cintura di Comuni della bassa pianura** – in particolare Brugnera, Prata di Pordenone, Fontanafredda, Fiume Veneto, Porcia e San Vito al Tagliamento – **ospita una rilevante componente produttiva e manifatturiera**. La distribuzione delle attività evidenzia una stretta integrazione tra funzioni urbane, distretti produttivi, commercio e servizi, con una struttura economica fortemente connessa alle principali direttrici infrastrutturali della pianura pordenonese.
La pianura pordenonese ospita una viticoltura articolata in più denominazioni (Fig. 1.4). Il settore centrale e settentrionale ricade nella DOC Friuli Grave, su suoli prevalentemente ghiaiosi e alluvionali; il settore occidentale, verso il Livenza e il Veneto, nell'IGT Alto Livenza, legata a una tradizione documentata fin dal XIII secolo. Il settore meridionale appartiene alle denominazioni interregionali della DOC Lison-Pramaggiore, nata nel 1974 dall'unione delle denominazioni Lison per il Tocai e Pramaggiore per i vini a base di Merlot e Cabernet, e della DOCG Lison, che interessa i Comuni di Chions, Cordovado e Pravisdomini e parte di quelli di Azzano Decimo, Morsano al Tagliamento e Sesto al Reghena, con un vino bianco secco ottenuto per almeno l'85% dal vitigno Tai, noto in regione come Friulano. Il territorio rientra inoltre nelle denominazioni di scala regionale e interregionale della DOC Prosecco e delle IGT Trevenezie e Venezia Giulia.

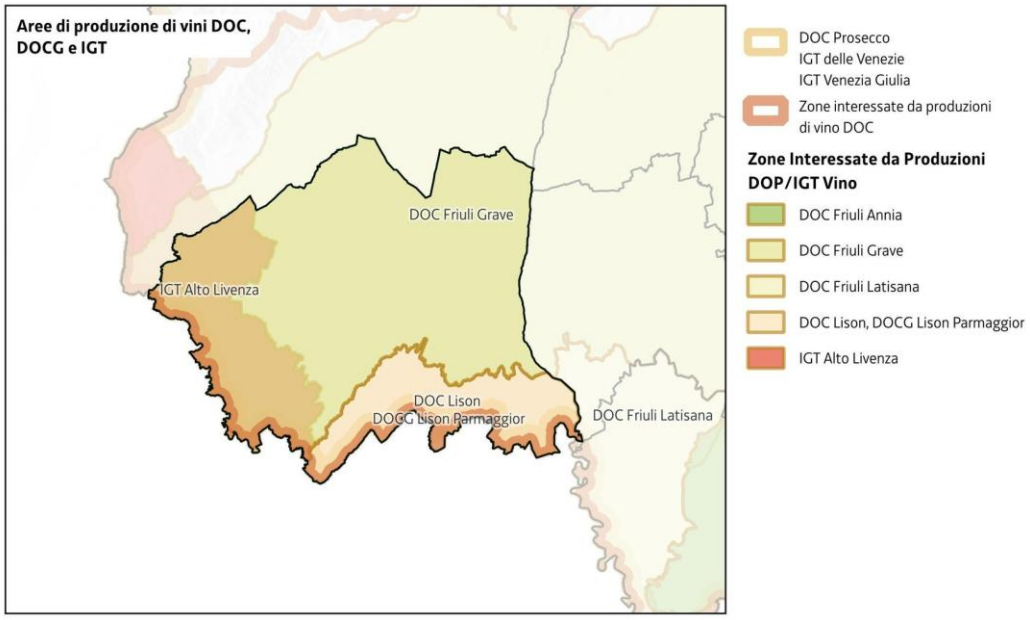


Fig. 1.4. Aree di produzione di vini DOC, DOCG e IGT nello STL 09. *Elaborazione Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, DPIA Università di Udine.*

1.4. Quadro climatico di area vasta

Dall'analisi delle vulnerabilità climatiche allo stato attuale e previsionale l'STL 09 si pone in una situazione di attenzione medio rispetto all'andamento regionale.
Nella valutazione degli indicatori dei cambiamenti climatici ed eventi meteorologici estremi ed eventi ecologici o geologici improvvisi si riscontra una tendenza alla diminuzione dei giorni con ventosità estrema; un aumento delle temperature relativamente modesto con progressivo aumento delle ondate di calore; un aumento di giorni senza pioggia, i periodi di siccità e aridità sono in forte aumento. Dal punto di vista idrogeologico, il STL è caratterizzato dalla presenza del Fiume Meduna, che presenta un notevole aumento della portata media in questo tratto del suo percorso e a proseguire verso la foce. La ricorrenza alluvionale è in leggero aumento, permane un basso rischio frane. È presente un basso rischio incendi boschivi, che si mantiene.

Durante le ore diurne, l'isola di calore urbana è intensa e spazialmente estesa, riflettendo la distribuzione delle aree antropizzate, specialmente sulla conurbazione principale di Pordenone, che si estende da Cordenons a Porcia, con evidenze sui cluster urbani secondari di Casarsa della Delizia-San Vito al Tagliamento e nel corridoio industriale Sacile-Brugnera. In regime notturno, il fenomeno si attenua sulle aree industriali e sui centri urbani minori, che favoriscono una più rapida dissipazione del calore. Al contrario, la SUHI persiste con notevole intensità quasi esclusivamente sul nucleo urbano denso di Pordenone, la cui morfologia ostacola il raffreddamento radiativo, confermandolo come il principale serbatoio termico notturno dell'area.

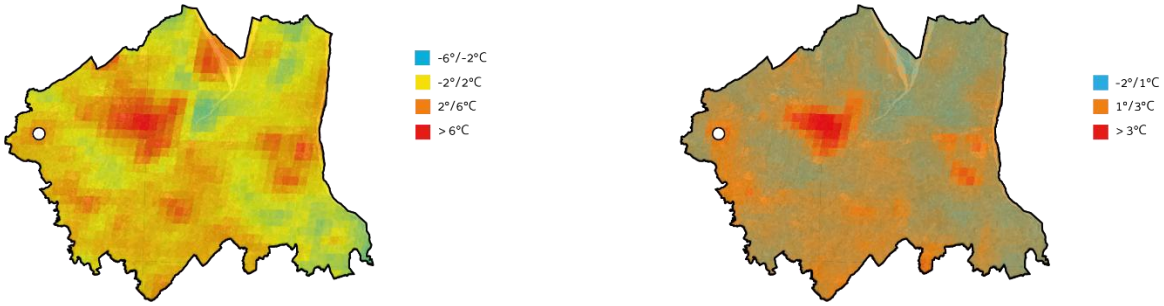


Fig. 1.4. I Isola di Calore Superficiale Urbana (SUHI) diurna (a sinistra) e notturna (a destra) (fonte: *Centro interdipartimentale F.O.CU.S. - Sapienza Università di Roma, Studi e Ricerche finalizzate al contenimento / azzeramento del consumo di suolo e al rafforzamento della capacità di resilienza 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)*

Pordenone, Sacile e San Vito al Tagliamento condividono un clima temperato umido con estate calda (Cfa), temperature tra 3-5 °C (gennaio) e 26 °C (luglio) e umidità relativa tra il 60% e il 74%. Le precipitazioni, moderate-abbondanti (47-150 mm/mese secondo il comune), presentano massimi in primavera e autunno. La ventilazione è debole tutto l'anno, a prevalenza settentrionale. Le proiezioni al 2100 indicano un riscaldamento marcato (fino a 34-35 °C in estate, +8/+9 °C; fino a 9-10 °C in inverno) e una significativa riduzione delle piogge estive: a Pordenone luglio passa da 89 a 55 mm (-43%), a Sacile da 97 a 54 mm (-44%), a San Vito da 64 a 22 mm (-66%). La ventilazione resta debolissima in tutti gli scenari, con la radiazione diretta in lieve calo a Pordenone.

Il STL 09, la cui isola di calore urbana si concentra soprattutto sulla conurbazione di Pordenone (che ne conferma il ruolo di principale serbatoio termico notturno), vedrà un'accentuata frequenza di ondate di calore e periodi siccitosi estivi in tutti e tre i comuni maggiori, a fronte di precipitazioni sempre più concentrate nel semestre freddo. La pressoché totale assenza di ventilazione efficace amplifica il peggioramento della vivibilità urbana e la domanda di raffrescamento, mentre la gestione delle risorse idriche e del rischio idrogeologico richiederà una pianificazione territoriale e infrastrutturale urgente e adattativa.

2. LA PIANIFICAZIONE VIGENTE

Il STL 09 è composto da ventitré Comuni. L'obiettivo primario della ricognizione resta l'estrazione delle strategie territoriali di ciascun Comune e l'individuazione dei temi di convergenza, o di tensione irrisolta, a scala di STL.
La tabella che segue riepiloga le fonti che hanno consentito di effettuare la ricognizione dei piani struttura dei Comuni appartenenti al STL 09.

STL 09 – PORDENONE E BASSA PIANURA		**Fonte del dato (Piano Struttura / Elaborato Obiettivi-Strategie)**
Polo di primo livello	Pordenone	Variante n. 18 di conformazione al PPR (2021)
	Sacile	Var. PRGC n. 54; Variante di conformazione al PPR in corso
	San Vito al Tagliamento	Variante di conformazione al PPR in corso
Polo minore	Cordovado	Var. PRGC n. 24 (2018); Variante di conformazione al PPR in corso
	Sesto al Reghena	Var. PRGC n. 56; Variante di conformazione al PPR in corso
Comuni	Azzano Decimo	Variante al PRGC n. 86 - PRG 2040 (2023)
	Brugnera	Var. PRGC n. 23; Variante di conformazione al PPR in corso
	Casarsa della Delizia	Var. PRGC 43; Variante di conformazione al PPR (2024)
	Chions	Variante n. 54 di conformazione al PPR (2025)
	Cordenons	Var. PRGC n. 45 (2022); Variante di conformazione al PPR in corso
	Fiume Veneto	Var. PRGC n. 61 e 67 (cartografia vigente Var. 73)
	Fontanafredda	Var. PRGC n. 57; Variante di conformazione al PPR (2025)
	Morsano al Tagliamento	Var. PRGC n. 27; Variante di conformazione al PPR n. 26
	Pasiano di Pordenone	Var. PRGC n. 20; Variante n. 25 di conformazione al PPR (2025)
	Porcia	Var. PRGC n. 14; Variante di conformazione al PPR n. 34 in corso
	Prata di Pordenone	Var. PRGC n. 39; Variante di conformazione al PPR in corso
	Pravisdomini	Var. PRGC n. 30; Variante di conformazione al PPR n. 32 in corso
	Roveredo in Piano	Var. PRGC n. 43; Variante di conformazione al PPR in corso
	San Giorgio della Richinvelda	Var. PRGC n. 44; Variante di conformazione al PPR in corso
	San Martino al Tagliamento	Var. PRGC n. 29 Variante di adeguamento al PPR
	San Quirino	Var. PRGC n. 85; Variante di conformazione al PPR in corso
	Valvasone – Arzene	Var. PRGC n. 31 e 36
	Zoppola	Variante di conformazione al PPR n. 49 (2025)

Sistema Insediativo

Il tema del consumo di suolo viene trattato dai Comuni del STL 09 a un livello dichiarativo, senza numeri verificabili. Solo il PRGC del comune di Porcia impone il ridisegno dei margini urbani "in riduzione" come precondizione per ogni nuovo impegno di suolo, mentre Pordenone congela le espansioni nelle aree a maggiore criticità idraulica o sismica a favore della densificazione del tessuto esistente, affiancando a questa scelta un meccanismo di selezione delle previsioni: la componente operativa non recepisce automaticamente tutte le espansioni già ammesse dalla componente strutturale, ma solo quelle ritenute più sostenibili, rinviando le rimanenti a una fase successiva e ridistribuendo la relativa volumetria all'interno della città costruita, in ambiti ben serviti dalle reti infrastrutturali. Porcia, pertanto, stabilisce un dispositivo qualitativo, ma in nessuno dei due casi il Piano quantifica un obiettivo di superficie.
Solo due Comuni traducono l'obiettivo del contenimento del consumo di suolo in una cifra verificabile nel tempo: il PRGC di Azzano Decimo dichiara una riduzione netta di 198 ettari di superficie massima edificabile, calcolata confrontando i piani struttura del 1999, del 2009 e del 2021. Il PRGC del comune di Chions introduce le "aree di Determinazione dello Sviluppo Urbano" (DSU, 95.000 mq) e "Produttivo" (DSP, 57.190 mq), soglie che ogni variante successiva deve aggiornare a scomputo di quanto già attuato, un meccanismo di contabilità nel tempo che Pravisdomini riprende quasi identico (DSUS), a conferma di

un testo-modello condiviso tra i due Comuni limitrofi. Concludendo, Azzano Decimo e Chions permettono, in linea di principio, una verifica ex post del risultato conseguito.
Sul fronte della rigenerazione urbana emerge una gerarchia di sofisticazione tecnica. Il PRGC di Fontanafredda dispone del meccanismo più articolato tra tutti i Comuni esaminati: premialità volumetrica del 70% per il recupero di fabbricati dismessi nei borghi storici, crediti edilizi generati dalla forestazione urbana, dalla demolizione di volumi in aree degradate ex-industriali e da una scheda parametrica di indicatori di sostenibilità per i nuovi comparti. Pordenone adotta un impianto altrettanto strutturato ma di scala urbana maggiore: 4 macro-aree di rigenerazione a modifica morfologica, attuate con Piani Attuativi privati e meccanismi perequativi/compensativi, più un secondo meccanismo premiale esteso all'intero tessuto residenziale per ogni intervento di miglioramento energetico, anche puntuale.
Il PRGC del comune di Porcia si colloca a un livello intermedio, con obiettivi di rigenerazione differenziata per densità ma senza un vero e proprio mercato di crediti edilizi. Azzano Decimo agisce più puntualmente, con un progetto pilota di recupero di grandi complessi rurali come risposta al problema dell'affitto. Gli altri Comuni del STL 09 non sviluppano un impianto tecnico specifico per la rigenerazione, limitandosi a obiettivi generali di recupero del patrimonio esistente.
A differenza dei due temi precedenti, il patrimonio storico-architettonico non genera convergenze tra i PRGC dei Comuni, ma costituisce piuttosto la "carta d'identità" distintiva di ciascuno: Sacile tutela un ambito di edifici in stile Liberty lungo i propri viali alberati; Sesto al Reghena ruota attorno alla celebre Abbazia di Santa Maria in Sylvis, al punto da vincolare le altezze industriali "nel campo visivo dell'abazia"; Brugnera tutela Villa Varda sul Livenza; Morsano al Tagliamento il Palazzo Marin e il proprio Castello; San Vito al Tagliamento un insieme di complessi (Villa Linussio-Casa Bianca, Torricella, Belvedere); San Giorgio della Richinvelda le "braide", i tipici lotti a corte della tradizione rurale friulana. Pordenone, sola tra i poli di primo livello, affianca al patrimonio storico tradizionale un riconoscimento esplicito delle architetture contemporanee: una prima mappatura degli edifici di pregio, sviluppata con l'Ordine degli Architetti, tutela accanto ai nuclei di antica formazione anche opere recenti non ancora maturate per un vincolo normativo ma già considerate memoria della città, un approccio che nessun altro Comune del STL adotta. Nessuno di questi elementi è condiviso tra due Comuni: la lettura comparata mostra qui una giustapposizione di patrimoni locali, non una rete.
Il PRGC del comune di Zoppola dedica un ambito specifico alle aree militari dismesse, con obiettivi attivi di rifunzionalizzazione turistico-ricreativa e connessione alla mobilità lenta dei centri limitrofi; Fontanafredda si limita invece al censimento ricognitivo di due siti di eredità Guerra Fredda (ex Caserma Giulio Zampa, ex Base Missilistica), senza un progetto di riuso altrettanto sviluppato. Un fenomeno distinto, ma nominalmente simile, riguarda le "cittadelle" tematiche: sia Sacile ("Cittadella dello Sport", integrata al bosco planiziale del Paisa) sia San Vito al Tagliamento (propria "cittadella dello sport" su via Prodolone) sviluppano progetti indipendenti con lo stesso nome, senza alcun collegamento dichiarato tra loro.
L'unico caso di reale co-pianificazione produttiva tra due Comuni del STL 09 è quello tra Chions e Sesto al Reghena: la zona del Banduzzo (Sesto) è dichiarata "in adiacenza della zona industriale di Villotta" (Chions) con l'obiettivo esplicito e reciproco di "garantire la complementarietà e l'integrazione", sia per il comparto manifatturiero sia per un polo logistico-intermodale da 15 ettari legato a Corridoio V, A28 e Pedemontana Veneta. Il PRGC di Brugnera dichiara un obiettivo analogo ma unilaterale verso il comune di Prata di Pordenone (raccordo A28-SP50 fino al confine comunale); Zoppola si limita a una clausola generica di apertura al "collegamento agevolato tra zone produttive, anche di comuni contigui", senza indicare un partner specifico.

Sistema Verde e blu

Il STL 09 è interessato da due processi di Contratto di Fiume realmente sottoscritti e non semplicemente auspicati. Il Contratto di Fiume Alto Livenza (delibera Giunta FVG n. 403 del 15 marzo 2024) riunisce Sacile (promotore), Budoia, Polcenigo, Caneva, Fontanafredda, Brugnera e Prata di Pordenone sul lato

Friuli-Venezia Giulia, Gaiarine e Portobuffolè sul lato Veneto, con tre assi strategici (gestione, conservazione, promozione del fiume). Il Contratto di Fiume del Noncello, sottoscritto nell'ottobre 2025 da 36 soggetti, lega invece Cordenons (dove il fiume nasce), Pordenone (attraversamento urbano, storicamente porto fluviale e motore energetico industriale, di cui restano testimonianza tangibile i tre ex cotonifici allineati lungo il fiume, Rorai, Amman e Torre, archeologie industriali di inizio Novecento che il PRGC individua tra le proprie aree strategiche di trasformazione) e Porcia (confluenza nel Meduna), con un percorso quasi identico nella metodologia. Significativo il fatto che entrambi i bacini idrografici principali del STL 09, Livenza e Noncello/Meduna, dispongano ora di uno strumento di governance dedicato.
Molti Comuni del STL 09 possiedono specchi d'acqua originati da ex cave di prestito, ma li trattano con obiettivi non sempre coerenti tra loro. I Laghi di Cesena, presso Taiedo, sono un caso di condivisione fisica reale tra Azzano Decimo e Chions (lo stesso bacino attraversa il confine comunale). Il PRGC di Azzano Decimo ne propone la messa in rete regionale fino ai laghi del Veneto, mentre il Comune di Chions si limita a descriverli come area in rinaturalizzazione spontanea, senza il medesimo respiro sovracomunale. Il PRGC del Comune di San Vito al Tagliamento censisce singolarmente nove laghi (L1-L9), distinguendo tra quelli da destinare a fruizione naturalistico-didattica e gli altri. Il PRGC di Sesto al Reghena applica invece strategie opposte a seconda del lago mostrando come uno stesso fenomeno territoriale (l'ex cava) possa generare, all'interno di un solo Piano, obiettivi di segno diverso.
I Comuni di San Giorgio della Richinvelda e Zoppola ricadono entrambi nell'area di influenza dei Magredi di Pordenone, la prateria steppica ciottolosa tra gli ecosistemi più rari del Friuli-Venezia Giulia. Il PRGC di San Giorgio della Richinvelda la tutela direttamente come propria ZPS, bilanciando salvaguardia e attività agricole in atto; Zoppola persegue invece il miglioramento dei collegamenti ecologici tra i Magredi e il Bosco Marzinis. Nessuno dei due Piani menziona esplicitamente un coordinamento con l'altro Comune, pur riferendosi allo stesso sistema ambientale, un'occasione di sinergia dichiarata ma non colta a livello di singolo PRGC, che un quadro sovracomunale potrebbe invece rendere esplicita.
Il PRGC di San Giorgio della Richinvelda è l'unico Comune a rivendicare esplicitamente un ruolo di "cerniera ecologica" tra i fiumi Tagliamento e Meduna, ponendo come obiettivo specifico della propria Rete Ecologica Locale l'incremento della connettività in senso est-ovest tra i due bacini. Il PRGC del Comune di Morsano al Tagliamento, pur situato sullo stesso corridoio, tutela il Tagliamento come proprio connettivo ecologico lineare (sottozona E4F) senza formulare un analogo obiettivo di collegamento verso il Meduna: la stessa posizione geografica produce, nei due Piani, un diverso grado di ambizione dichiarata.

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

La SS13 Pontebbana è la spina dorsale condivisa da quattro Comuni del STL 09 (Chions, Porcia, Pordenone e Zoppola). Tutti affrontano nel proprio Piano Struttura la SS13 Pontebbana come nodo critico di scala sovracomunale, con soluzioni simili tra loro (fasce di mitigazione, riqualificazione degli ambiti urbani attraversati, contenimento del traffico pesante). Pordenone è l'unico a supportare le proprie scelte con uno studio tecnico dedicato sull'inquinamento lungo l'asse, che nella componente operativa si traduce nell'individuazione di fasce verdi filtro dimensionate secondo criteri prestazionali, pensate per mitigare gli effetti indotti degli assi a grande scorrimento sulla salute urbana. Nessuno dei quattro Piani, tuttavia, richiama esplicitamente le strategie degli altri tre Comuni attraversati dalla stessa strada: la Pontebbana risulta quindi, allo stato attuale della pianificazione comunale, un asse trattato in modo parallelo ma non coordinato.
Ci sono inoltre cooperazioni intercomunali esplicite sulla viabilità: il Comune di Sesto al Reghena dichiara una seconda concertazione con il Comune di Cordovado per il riassetto della frazione di Casette. Il Comune di Brugnera concerta con Prata di Pordenone la ristrutturazione del nodo A28-SP50. Il PRGC del Comune di Porcia integra in un disegno unico tre strumenti di settore, Biciplan, Piano del Traffico, PEBA, rivendicando esplicitamente un ruolo di "cerniera" nella conurbazione pordenonese tra Friuli occidentale e Veneto orientale. Il PRGC di Pordenone affianca la propria strategia di piano alla Revisione del PUMS

in corso, con l'obiettivo dichiarato di una ripartizione modale meno dipendente dall'automobile privata, a favore della mobilità pedonale, ciclabile e della micromobilità sul versante privato e di TPL, car e bike sharing su quello condiviso, con l'obiettivo esteso anche alla distribuzione delle merci.
Reti ciclabili regionali e riconversioni infrastrutturali sono affrontate nel PRGC di Azzano Decimo che richiama esplicitamente la ReCIR nella propria Tavola di Piano Struttura, integrandola con la rete locale dei “Cardi e Decumani”. Il PRGC del Comune di Pasiano di Pordenone punta invece sull'itinerario ciclabile regionale FVG 9 lungo il Meduna, distinto dal FVG2 costiero. Pravisdomini prevede la riconversione di un ex tracciato ferroviario dismesso, con riuso degli ex caselli e dell'ex stazione come punti di sosta e interscambio, una strategia di recupero infrastrutturale che compare anche altrove nella Bassa Friulana occidentale, a conferma di un pattern regionale più ampio di quello del singolo STL.

3. LE COMPONENTI STRUTTURALI

Il STL 09 presenta una struttura territoriale fortemente caratterizzata dalla presenza di una **fascia insediativa e infrastrutturale centrale**, organizzata attorno ai tre Poli di primo livello di Sacile, Pordenone e San Vito al Tagliamento, disposti secondo una direttrice prevalentemente est-ovest.
La maggiore concentrazione del tessuto insediativo si riconosce nella **conurbazione pordenonese**, mentre gli altri centri si distribuiscono lungo le principali direttrici infrastrutturali, alternandosi a una prevalente matrice agricola del territorio. La struttura ambientale è infatti **dominata dagli spazi agricoli**, differenziati tra le Aree di produzione agricola prevalente con infrastrutture nella porzione settentrionale e in quelli delle Aree destinate ad usi agricoli nella porzione meridionale. All'interno di questa matrice si inserisce una rete articolata di **corsi d'acqua e corridoi ecologici**, organizzata principalmente attorno ai fiumi Tagliamento, Meduna, Cellina e Livenza, accompagnati da nuclei di naturalità e aree protette.
La componente produttiva si concentra principalmente nei sistemi di Ponterosso a San Vito al Tagliamento e di Porcia e Vallenoncello, mentre il sistema commerciale si sviluppa lungo la direttrice Fiume Veneto–Pordenone–Porcia.
La **struttura della mobilità** risulta fortemente integrata con quella insediativa e produttiva, attraverso la rete ferroviaria, autostradale e stradale, alla quale si affiancano la RECIR, il TPL e i nodi di interscambio. Le principali direttrici infrastrutturali garantiscono inoltre le connessioni verso il Veneto, in direzione di Portogruaro e Conegliano, rafforzando il ruolo del STL nelle relazioni sovralocali.
Nel complesso, il STL 09 si configura come un **territorio policentrico e fortemente infrastrutturato**, nel quale la conurbazione pordenonese e i principali poli urbani e produttivi si inseriscono all'interno di una più ampia matrice agricola attraversata da sistemi fluviali e corridoi ecologici, definendo una struttura territoriale fortemente interconnessa.

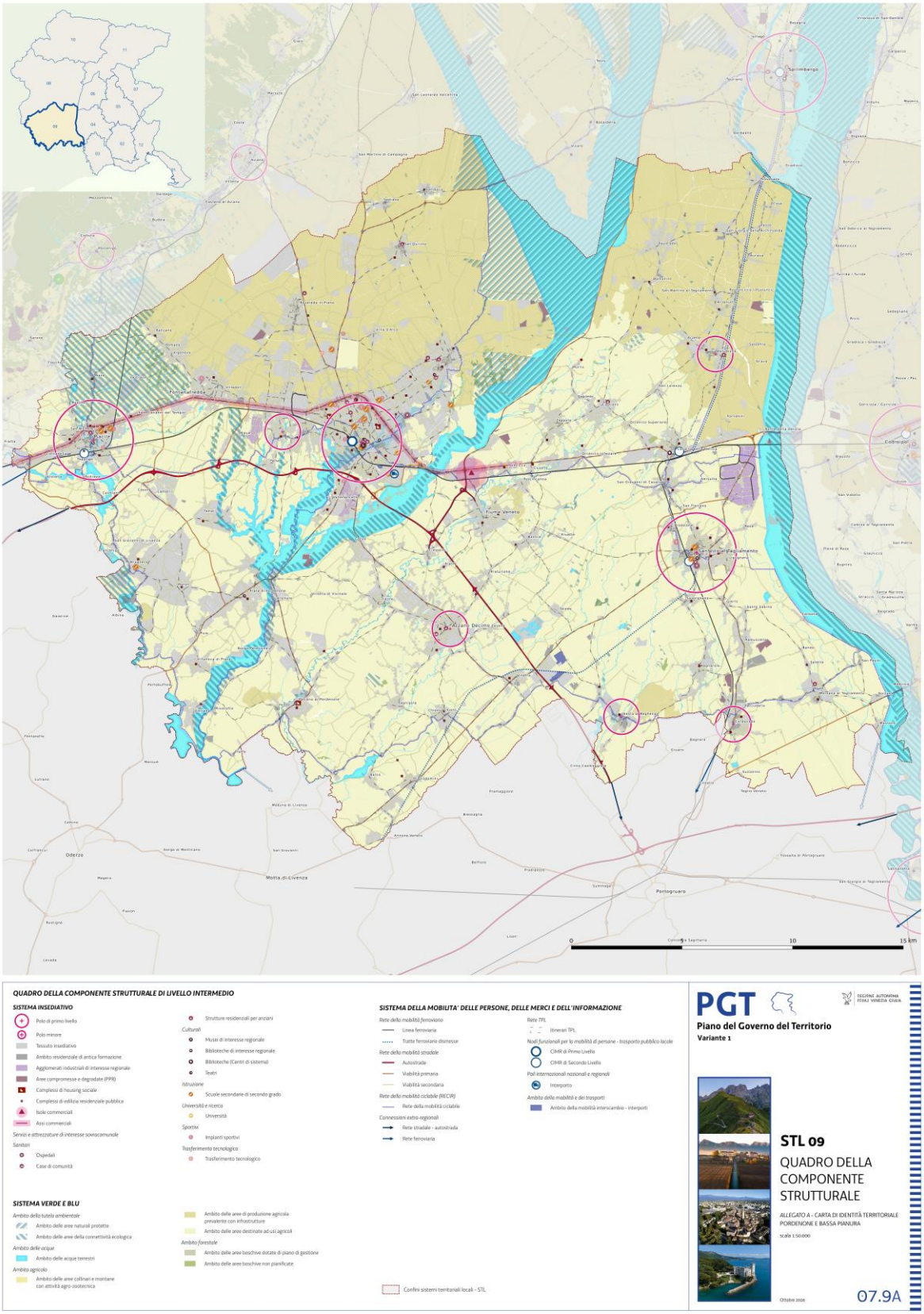


Fig.3.1. Quadro della Componente strutturale di Livello intermedio, Sistema Territoriale Locale 09.

3.1. Componenti strutturali del Sistema Insediativo

Il Sistema Insediativo del STL 09 presenta una struttura fortemente polarizzata nella porzione centrale del territorio**,** dove si collocano i tre **Poli di primo livello di Sacile, Pordenone e San Vito al Tagliamento**, disposti lungo una direttrice prevalentemente ovest-est. Attorno a queste polarità si sviluppa una rete di Poli minori e di centri insediativi che si articola lungo le principali direttrici infrastrutturali, ricalcando anche la struttura insediativa più antica, di matrice rurale. La maggiore concentrazione del tessuto insediativo si riconosce nella **conurbazione pordenonese**, dove l'urbanizzato assume caratteri più continui e densi, mentre nel resto del territorio l'urbanizzato risulta maggiormente discontinuo e interposto a contesti agrorurali**.** La **componente produttiva** si concentra principalmente nella Zona Industriale "Ponterosso-Tagliamento" di San Vito al Tagliamento, nella Zona Industriale di Porcia e in quella di Vallenoncello, mentre il **sistema commerciale** si struttura attorno all'isola commerciale di Fiume Veneto e all'asse commerciale Fiume Veneto–Pordenone–Porcia (da ovest verso est). I **Servizi e le attrezzature di interesse sovracomunale** si concentrano in prevalenza nei principali poli urbani, rafforzandone il ruolo di riferimento per il territorio.
Nel complesso, il sistema insediativo del STL 09 si configura come una struttura policentrica e fortemente infrastrutturata, nella quale la conurbazione pordenonese costituisce il principale sistema urbano, inserito all'interno di una più ampia rete di centri e tessuti insediativi distribuiti nel territorio di matrice agricola.

Polo di primo livello

- I Poli di primo livello del STL sono costituiti. Da ovest verso est, da **Sacile, Pordenone e San Vito al Tagliamento**, collocati nella fascia centrale del territorio. I tre Poli costituiscono i principali riferimenti urbani e funzionali del STL e concentrano una parte significativa delle funzioni e dei servizi di interesse sovracomunale. Mentre San Vito al Tagliamento e Sacile presentano una forma ancora relativamente circoscritta (sebbene estesa rispetto alle dimensioni originarie dei centri), il Polo di Pordenone rappresenta il nucleo centrale di una più ampia conurbazione che si estenda da Porcia-Ronche ad ovest fino a Cordenons, verso est (si veda la Componente strutturale, Tessuto insediativo, poco sotto).

Polo minore

- I Poli minori sono costituiti da **Porcia, Azzano Decimo, Sesto al Reghena, Cordovado e Valvasone**, che integrano la struttura policentrica che caratterizza questo territorio e contribuiscono a organizzare le relazioni tra i principali Poli di primo livello e i centri minori. Se Porcia ha dirette relazioni con il centro urbano di Pordenone e la più ampia conurbazione di cui è parte, gli altri Poli minori presentano una distribuzione più varia all'interno del STL, in particolare nella sua porzione sud-orientale, e circondati da Ambiti delle aree destinate a usi agricoli.

Tessuto insediativo

- Il **Tessuto insediativo** presenta la maggiore concentrazione nella porzione centro-occidentale del STL, in corrispondenza della **conurbazione pordenonese**, dove l'urbanizzato tende a configurarsi come un sistema continuo e articolato tra Porcia (a ovest), il nucleo di Pordenone con le porzioni meridionali di Vallenoncello, San Gregorio e Borgomeduna, fino a Cordenons (a est). A questo sistema si aggiungono i centri di Fontanafredda e Sacile (nel settore nord-occidentale), Brugnera, Maron Prata di Pordenone e Villanova di Prata, nel settore sud-orientale. Nel resto del territorio i tessuti insediativi assumono **caratteri più discontinui** e si sviluppano prevalentemente lungo le **principali direttrici infrastrutturali**, con particolare evidenza lungo i sistemi compresi tra Casarsa della Delizia e San Vito al Tagliamento (a est); Vallenoncello e Azzano Decimo (nella porzione centrale), oltre a Fiume Veneto. Tra i diversi ambienti insediativi permangono anche ampi contesti agro-rurali (Ambiti agricoli), Ambiti della tutela ambientale e Ambiti della connettività ecologica che si frappongono e articolano la continuità dell'urbanizzato.

Agglomerati industriali di interesse regionale

• Gli agglomerati industriali di interesse regionale sono rappresentati dalla **Zona Industriale Ponterosso-Tagliamento**, a San Vito al Tagliamento (nel settore orientale del STL e in prossimità del Tagliamento), appartenente al Consorzio Industriale Ponterosso Tagliamento, e dalle **Zone Industriali di Porcia e Vallenoncello,** a ovest e a est rispetto al nucleo urbano di Pordenone.

Isole commerciali

• È individuata un Isola commerciale in prossimità di **Fiume Veneto lungo la SS 13 Pontebbana**, in corrispondenza del Parco Commerciale Emisfero. La polarità commerciale si inserisce all'interno di un più ampio sistema di attività commerciali, artigianali e produttive sviluppato lungo la direttrice della Pontebbana e strettamente connesso alla rete della mobilità sovralocale. La posizione lungo uno dei principali assi di attraversamento del territorio e la prossimità con Pordenone rafforzano il ruolo dell'area quale polarità commerciale di riferimento per il settore centrale-occidentale del STL.

Assi commerciali

• L'Asse commerciale individuato si sviluppa **lungo la direttrice Porcia-Pordenone-Fiume Veneto**, seguendo il tracciato della SS 13 Pontebbana. Si tratta di un corridoio nel quale la funzione commerciale si affianca e si integra con il tessuto insediativo, produttivo e infrastrutturale, determinando una significativa concentrazione di attività lungo il principale asse di collegamento tra i centri.

La continuità delle funzioni commerciali lungo la direttrice contribuisce a rafforzare la relazione tra la polarità commerciale di Fiume Veneto e il sistema urbano della conurbazione pordenonese, estendendosi verso Porcia. La direttrice presenta non solo una funzione di attraversamento infrastrutturale, ma ha assunto anche un ruolo rilevante di strutturazione del sistema insediativo e commerciale del settore centrale del STL, con le sue attività polarizzanti.

Servizi e attrezzature di interesse sovracomunale

• I Servizi e le attrezzature di interesse sovracomunale risultano prevalentemente concentrati nei Poli di primo livello, **Pordenone**, **San Vito al Tagliamento** e **Sacile**. Sono rappresentate le principali categorie di servizio, tra cui ospedali, strutture residenziali per anziani, musei, biblioteche, teatri, scuole secondarie di secondo grado, università, impianti sportivi e strutture per il trasferimento tecnologico, che rafforzano il ruolo dei Poli urbani come riferimenti funzionali del territorio.

Nel dettaglio, **a Pordenone sono presenti** l'ospedale e strutture residenziali per anziani (servizi sanitari); musei di interesse regionale, teatri e biblioteche (servizi culturali), scuole secondarie di secondo grado e alcune sedi dell'università (servizi legati all'istruzione), e, infine, impianti sportivi (servizi sportivi).

A **San Vito al Tagliamento** si rileva la presenza dell'ospedale, di strutture residenziali per anziani (servizi sanitari); di musei di interesse regionale (servizi culturali), di scuole secondarie di secondo grado (servizi legati all'istruzione) e di impianti sportivi (servizi sportivi).

Analogamente, a **Sacile** si rileva la presenza 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).

3.2. Componenti strutturali del Sistema verde e blu

Il Sistema Verde e blu del STL 09 è caratterizzato dalla prevalenza di una matrice agricola di pianura, all'interno della quale si inserisce una rete articolata di corsi d'acqua, nuclei di naturalità e corridoi ecologici. La struttura idrografica **(Ambito delle acque)** è organizzata principalmente attorno ai **fiumi Tagliamento, Meduna, Cellina e Livenza**, accompagnati da una fitta rete di corsi d'acqua minori (tra cui il rio Sentirone) che attraversano il territorio e contribuiscono alla connessione tra i diversi ambiti ambientali. Gli **Ambiti delle aree naturali** protette si distribuiscono come nuclei puntuali e come sistemi di maggiore estensione all'interno del territorio agricolo, comprendendo i Magredi di Pordenone, il Bosco di Golena del Torreano, il Bosco Marzinis, il Bosco Torrate, le Sorgenti del Rio Vignella e l'Antico Cimitero

ebraico. Gli **Ambiti delle aree della connettività ecologica** sono costituiti da una rete di connettivi lineari associati ai principali corsi d'acqua. La componente agricola assume caratteri differenti tra le diverse porzioni del STL: nella parte settentrionale si riconoscono gli **Ambiti delle aree di produzione agricola prevalente con infrastrutture**, mentre nella porzione meridionale prevalgono ampie Aree destinate ad usi agricoli. La componente forestale risulta invece limitata e frammentata, con piccoli nuclei di aree boschive non pianificate, concentrati soprattutto nel settore settentrionale e nord-occidentale.

Ambito della tutela ambientale

• Gli **Ambiti delle aree naturali protette** del STL 09 sono costituiti da un sistema articolato di aree di interesse naturalistico distribuite prevalentemente nella porzione settentrionale e centrale del territorio e associate ai sistemi fluviali, alle aree umide e agli ambienti agricoli di maggiore valore ecologico.
Tra gli elementi individuati rientrano l'**Antico Cimitero Ebraico**, il **Bosco di Golena del Torreano**, il **Bosco Marzinis**, il **Bosco Torrate**, i **Magredi di Pordenone** e le **Sorgenti del Rio Vignella**. Nel loro insieme, gli Ambiti rappresentano importanti nuclei di naturalità inseriti all'interno della prevalente matrice agricola del STL e contribuiscono alla conservazione degli elementi ambientali residui della pianura pordenonese.
• Gli **Ambiti delle aree della connettività ecologica** sono costituiti da una rete di connettivi lineari associati ai principali corsi d'acqua che attraversano il territorio. In particolare, sono individuati il **Connettivo lineare del Fiume Tagliamento**, il **Connettivo lineare del Fiume Meduna**, il **Connettivo lineare del Fiume Livenza** e il **Connettivo lineare del Rio Sentirone**. Questi elementi svolgono un ruolo di connessione tra le diverse aree di naturalità presenti nel STL e costituiscono direttrici ecologiche che attraversano il territorio agricolo e gli ambiti maggiormente urbanizzati.

Ambito delle acque

• Il principale sistema idrografico della porzione centrale del STL è costituito dal **fiume Meduna**, che attraversa il territorio in direzione nord-sud e, dopo aver ricevuto le acque del **torrente Cellina** più a monte, entra nel sistema della pianura pordenonese. In corrispondenza di Pordenone il Meduna riceve inoltre il **fiume Noncello**, che attraversa la conurbazione pordenonese e costituisce uno degli elementi idrografici più caratterizzanti del territorio.
Nel settore occidentale, in corrispondenza di Sacile, la rete delle acque terrestri è organizzata attorno al **fiume Livenza** e al **fiume Meschio,** ai quali si affiancano diversi corsi d'acqua minori e di risorgiva, tra cui Rio La Paisa, Rio La Pianca, Acqua del Molino, Scolo Fossaluzza, Rio La Grava e Fossa Beuda. Il Livenza attraversa Sacile in direzione nord-sud e riceve diversi affluenti provenienti dalla pianura circostante.
Nella parte meridionale del STL assume rilievo il sistema dei corsi d'acqua di risorgiva della bassa pianura pordenonese, con i **fiumi Fiume, Sile, Sestian e Reghena**, oltre a una fitta rete di rogge, rii e canali. La presenza delle acque di risorgiva contribuisce a caratterizzare il paesaggio agricolo meridionale e costituisce una struttura ambientale capillare all'interno del territorio rurale.
Si riconoscono, inoltre, diversi **piccoli bacini artificiali** legati alla rete delle risorgive, tra cui i Laghetti di Rorai, San Giorgio, San Valentino, San Carlo, Tomadini e Burida.
Il settore occidentale e centrale dello STL è interessato da due Contratti di fiume (Fig. 3.2). Il Contratto di fiume Alto Livenza, avviato nel luglio 2021 con il Comune di Sacile capofila e giunto alla fase operativa con l'Atto di impegno del 23 luglio 2024, coinvolge nove amministrazioni tra Friuli Venezia Giulia e Veneto, tra cui Sacile, Fontanafredda, Brugnera e Prata di Pordenone, e individua cinquantasei azioni per la qualità delle acque, la riqualificazione fluviale e la fruibilità del corso d'acqua. Il Contratto di fiume Noncello, avviato nel 2023 e sottoscritto il 14 ottobre 2025 a Pordenone, riguarda il corso d'acqua che nasce nell'area di Cordenons, attraversa Pordenone e confluisce nel Meduna a Porcia: storicamente porto fluviale e fonte di energia per le attività tessili, cartarie e ceramiche, il Noncello è oggi oggetto di un Piano delle Azioni con 33 interventi, tra cui la creazione dell'Ecomuseo del Noncello, parchi e percorsi ciclopedonali.

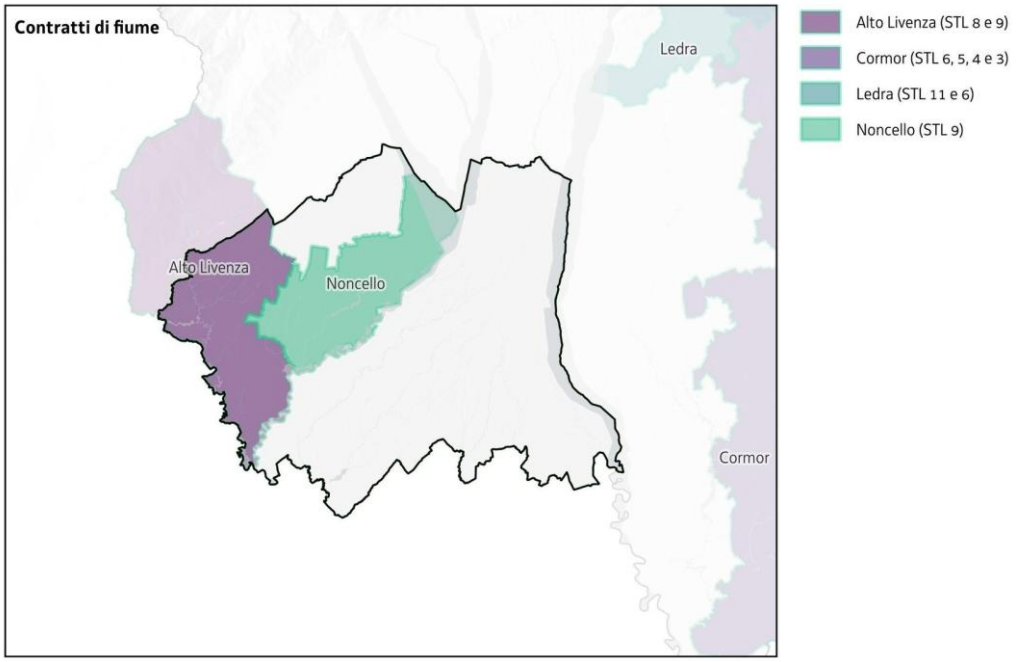


Fig. 3.2. Contratti di fiume nel STL 09 e nei territori contermini. *Elaborazione Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, DPIA Università di Udine.*

Ambito agricolo

• L'**Ambito delle aree di produzione agricola prevalente con infrastrutture** si sviluppa nelle aree a nord e nord-ovest di Pordenone e nei territori compresi tra San Giorgio della Richinvelda, Domanins, Rauscedo, Arzene, Valvasone, dove la matrice agricola assume caratteri particolarmente riconoscibili. Il paesaggio agricolo è qui fortemente caratterizzato dalla viticoltura e dalla vivaistica viticola, soprattutto nell'area di Rauscedo, dove la coltivazione dei magredi ha favorito nel tempo lo sviluppo di una specializzazione produttiva legata alla produzione di barbatelle, di cui l'area è un polo di produzione di rilevanza internazionale.

• L'**Ambito delle aree agricole destinate ad usi agricoli** interessa ampie porzioni della parte meridionale del STL, dove la matrice agricola costituisce il principale elemento di continuità territoriale tra i diversi sistemi insediativi. L'Ambito si sviluppa sia nella porzione orientale, tra i centri di Camolli, Brugnera, Villanova di Prata e Prata di Pordenone, sia nella porzione centrale e orientale, compresa tra il sistema delle acque del Meduna e il Tagliamento. La struttura agricola meridionale si caratterizza per un paesaggio prevalentemente pianeggiante, con appezzamenti agricoli interrotti dalla rete dei corsi d'acqua di risorgiva, dalle infrastrutture e dai nuclei insediativi.

Ambito forestale

• La componente forestale in questo STL è molto limitata rispetto alla matrice agricola. Gli Ambiti delle aree boschive non pianificate sono riconoscibili soprattutto nella porzione settentrionale e nord-occidentale del STL, in particolare nell'area compresa tra **Ranzano, Romano, Vigonovo e Fontanafredda**, oltre ad alcuni nuclei frammentati di dimensioni minori distribuiti nel territorio.

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

Il Sistema della mobilità del STL 09 è strutturato da una rete infrastrutturale articolata, nella quale le principali direttrici ferroviarie, autostradali e stradali convergono e si intersecano in corrispondenza dei principali poli urbani e produttivi. La **struttura ferroviaria** è organizzata attorno alla direttrice Venezia–Udine, che attraversa il territorio in senso ovest-est, attraversando Sacile, Fontanafredda, Pordenone e

Casarsa della Delizia, e alla linea Casarsa–Portogruaro, che collega il sistema pordenonese con San Vito al Tagliamento e Cordovado.
La **rete stradale** è caratterizzata dalla presenza dell'A28 Portogruaro–Conegliano, della SS 13 Pontebbana, del Raccordo autostradale 16 Cimpello–A28 e di una **articolata rete di viabilità primaria e secondaria**.
La **mobilità ciclabile regionale** è rappresentata dalle ciclovie FVG 3, FVG 4, FVG 6 e FVG 9, che collegano i principali poli del territorio con la rete regionale e con i territori contermini. Il sistema del TPL integra i principali centri attraverso una fitta rete di itinerari automobilistici, mentre **i CIMR** di Pordenone, Sacile e San Vito al Tagliamento costituiscono nodi di interscambio di scala regionale. A questo sistema si affianca l'**Interporto – Centro Ingrosso di Pordenone**, localizzato in prossimità della A28 e della rete ferroviaria, che rappresenta una polarità logistica e intermodale di rilievo.
Nel complesso, la struttura della mobilità evidenzia una forte integrazione tra le reti di scala regionale e sovralocale**,** con una particolare concentrazione infrastrutturale e intermodale nell'area pordenonese.

Rete della mobilità ferroviaria

• La rete ferroviaria del STL 09 è caratterizzata da una struttura articolata lungo due principali direttrici della **Rete della mobilità ferroviaria.** La prima è costituita dal tracciato della linea Venezia–Udine, che attraversa il territorio in direzione est-ovest e interessa le **Stazioni ferroviarie con servizio ordinario di Sacile, Fontanafredda, Pordenone, Cusano e Casarsa della Delizia**, garantendo il collegamento dei principali Poli del STL con Venezia, Treviso e Udine.
La seconda direttrice è costituita dalla linea **Casarsa–Portogruaro**, che si dirama da Casarsa verso sud e serve le Stazioni ferroviarie di San Giovanni di Casarsa, San Vito al Tagliamento e Cordovado, proseguendo verso Portogruaro.
• Nel settore meridionale del STL è riconoscibile il sedime della **ex ferrovia dismessa di Motta di Livenza–San Vito al Tagliamento**, che interessava, nel territorio regionale, i comuni di Pravisdomini, Chions, Sesto al Reghena e San Vito al Tagliamento. La linea, lunga complessivamente ca. 26,8 km, fu dismessa nel 1967 e definitivamente soppressa nel 1987.
Si rileva, inoltre, la presenza della **ex tratta ferroviaria Pinzano-Casarsa**. La linea, lunga complessivamente circa 28 Km, fu aperta tra il 1893 e il 1912 e chiusa definitivamente nel 1967.

Rete della mobilità stradale

• La principale **infrastruttura Autostradale** del STL è costituita dall'**A28 Portogruaro–Conegliano**, che attraversa il territorio dalla porzione sud-orientale a quella nord-occidentale e assicura il collegamento del sistema pordenonese con la A4 Venezia–Trieste, attraverso il nodo di Portogruaro, e con la rete autostradale veneta e regionale in direzione di Conegliano. La presenza dell'A28 determina una forte accessibilità dei principali poli urbani, produttivi e logistici del STL e costituisce il principale asse autostradale di connessione sovralocale.
• La **Viabilità primaria** è organizzata principalmente lungo la **SS 13 Pontebbana**, che attraversa il sistema insediativo compreso tra Sacile, Fontanafredda, Porcia, Pordenone e Casarsa della Delizia, centri di cui ha contribuito largamente allo sviluppo insediativo e alla localizzazione di attività in forma allargata sul territorio.
È presente, inoltre, la SR 251 della Val di Zoldo e Val Cellina, che interessa il settore meridionale e sud-occidentale del sistema pordenonese, collegando il territorio verso Azzano Decimo e Villotta.
A queste infrastrutture si aggiungono la SR 463 del Tagliamento, che connette il sistema di San Vito al Tagliamento con la rete territoriale settentrionale, e la SR 177 Pian di Pan–Sequals, collegata al sistema della RA 16 Cimpello–A28. La rete primaria garantisce le principali relazioni tra i poli di primo livello, i sistemi produttivi e gli accessi alla rete autostradale.
• La rete della **Viabilità secondaria** completa la struttura primaria assicurando la distribuzione dei flussi verso i centri minori, i sistemi insediativi diffusi e le aree agricole. La maglia stradale secondaria assume particolare rilevanza nei settori compresi tra Pordenone, Azzano Decimo, Fiume Veneto, San Vito al

Tagliamento, Valvasone, Sesto al Reghena e Cordovado, dove collega trasversalmente le principali direttrici regionali e consente l'accesso ai tessuti insediativi e produttivi non direttamente serviti dalla rete primaria.

Rete della mobilità ciclabile (RECIR)

• La Rete della mobilità ciclabile **RECIR** interessa il STL attraverso più direttrici di scala regionale:
- la **FVG 3 – Ciclovia pedemontana** interessa il settore di Sacile e si connette alla fascia pedemontana;
- la **FVG 4 – Ciclovia delle Pianure** attraversa il sistema Sacile–Pordenone e prosegue verso la pianura centrale; - la **FVG 6 – Ciclovia del Tagliamento** si sviluppa lungo il corridoio del Tagliamento interessando Valvasone-Arzene, San Vito al Tagliamento e Morsano al Tagliamento;
- la **FVG 9 – Ciclovia delle Acque** attraversa il settore meridionale del Friuli Occidentale collegando Spilimbergo, Azzano Decimo, Sesto al Reghena e Morsano al Tagliamento.

Connessioni extra-regionali

• La rete stradale-autostradale del STL 09 presenta collegamenti diretti verso il Veneto orientale. È presente una connessione della rete autostradale A28 in direzione di Portogruaro, nel settore sud-orientale del STL, in prossimità del centro di Cinto Caomaggiore. Nel settore nord-occidentale, in corrispondenza del sistema di Cavolano-Schiavoli, una ulteriore connessione autostradale della A28 prosegue verso il territorio veneto. Tali connessioni rafforzano l'accessibilità sovralocale del STL e il collegamento tra i principali poli urbani e produttivi del territorio pordenonese e la rete infrastrutturale veneta.
• La rete ferroviaria presenta due principali connessioni con il Veneto. A nord-ovest, la direttrice ferroviaria che attraversa Sacile prosegue verso il Veneto in direzione di Conegliano, garantendo la connessione del sistema ferroviario pordenonese con la rete veneta. A sud-est, la linea ferroviaria che attraversa Cordovado prosegue verso il territorio veneto, collegando il sistema di San Vito al Tagliamento e Cordovado con Portogruaro e la rete ferroviaria regionale.

Linee bicibus

• Il sistema della mobilità del STL 09 è integrato da una Linea bicibus che collega il settore di pianura con il sistema pedemontano e montano. Nello specifico, la linea collega Pordenone con Aviano e Piancavallo, attraversando il settore settentrionale del STL e proseguendo oltre il suo confine verso il polo montano di Piancavallo, ricadente nel STL 08. Il servizio costituisce pertanto un collegamento diretto tra il principale polo urbano del STL 09 e il sistema montano e turistico del STL 08.

Nodi funzionali per la mobilità di persone - trasporto pubblico locale

• Il **CIMR di Primo livello di Pordenone** costituisce il principale nodo di interscambio modale del STL. La sua collocazione nel principale polo urbano del STL, in corrispondenza della rete ferroviaria e della rete del TPL, ne rafforza il ruolo di nodo di riferimento per l'organizzazione della mobilità delle persone alla scala territoriale.
• I **CIMR di Secondo livello di Sacile, Casarsa della Delizia e San Vito al Tagliamento** completano la struttura dei nodi di interscambio. Entrambi sono caratterizzati dalla presenza ferroviaria e dal collegamento con il sistema del TPL, svolgendo una funzione di raccordo tra la mobilità ferroviaria, ciclabile e la mobilità automobilistica privata e i rispettivi bacini territoriali.

Poli intermodali nazionali e regionali

• Nel territorio di Pordenone è localizzato l'**Interporto – Centro Ingrosso di Pordenone**, a sud rispetto al centro urbano. La piattaforma logistica e intermodale è collocata in prossimità dell'A28, con accesso autostradale dedicato, e direttamente affiancata alla linea ferroviaria Udine-Venezia. L'area interportuale integra infrastrutture e servizi per la logistica, il trasporto e il commercio all'ingrosso e costituisce una polarità rilevante per la movimentazione delle merci e l'integrazione tra trasporto stradale e ferroviario.

Ambito della mobilità e dei trasporti

• Gli **Ambiti della mobilità interscambio** si concentrano principalmente nella porzione meridionale del STL, con una presenza significativa in prossimità del centro di Villotta, dove si colloca un importante nodo di relazione tra la rete autostradale e la viabilità primaria e secondaria del STL.

Un ulteriore Ambito, di dimensioni più contenute, è individuato nella porzione meridionale dell'area urbana di Pordenone, in prossimità dell'Interporto-Centro Ingrosso di Pordenone e in corrispondenza del sistema ferroviario che serve il principale polo urbano del STL.

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 09, 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

Consumo di suolo elevato, sopra la media nazionale



Fig. 4.1. Consumo di suolo nel STL 09. Analisi ed elaborazioni condotte dal Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.
Fonte immagine (sinistra): *Schede Regionali Consumo di suolo 2025 (SNPA)*, Suolo consumato 2024: percentuale sulla superficie amministrativa (%).
Fonte immagini: Pordenone sud (campione A) e Sacile (campione B), *Ortofoto FVG 2020.*

Il STL 09 presenta una percentuale di suolo consumato superiore alla media nazionale, con valori particolarmente significativi nella fascia centrale del territorio, lungo un sistema insediativo che si estende da Ranzano e Sacile verso Casarsa della Delizia e comprende la conurbazione pordenonese, Azzano Decimo e Fiume Veneto. Il fenomeno si inserisce in una struttura territoriale caratterizzata da una diffusa urbanizzazione della pianura agricola, nella quale l'espansione e la densificazione dei tessuti insediativi hanno determinato una progressiva trasformazione degli spazi aperti e una frammentazione della continuità del territorio rurale.
Il consumo di suolo assume caratteristiche differenti in relazione alla struttura insediativa, interessando sia i tessuti urbanizzati dei centri minori sia, in misura più significativa, le aree periferiche e di margine della conurbazione pordenonese, dove la diffusione degli insediamenti produttivi, commerciali e residenziali determina una maggiore pressione sulla matrice agricola.
La criticità riguarda pertanto sia l'entità del suolo consumato sia la sua **distribuzione territoriale e le modalità di formazione dei margini urbani**, che determinano la progressiva frammentazione degli spazi agricoli e la riduzione della continuità tra territorio rurale, sistemi insediativi e componenti ambientali. Tale condizione rende necessario orientare le strategie verso il contenimento di nuovo consumo di suolo, la qualificazione dei margini urbani e il riuso e la rigenerazione delle aree già trasformate, con particolare attenzione alla ricomposizione delle relazioni tra tessuti insediativi e territorio aperto.

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

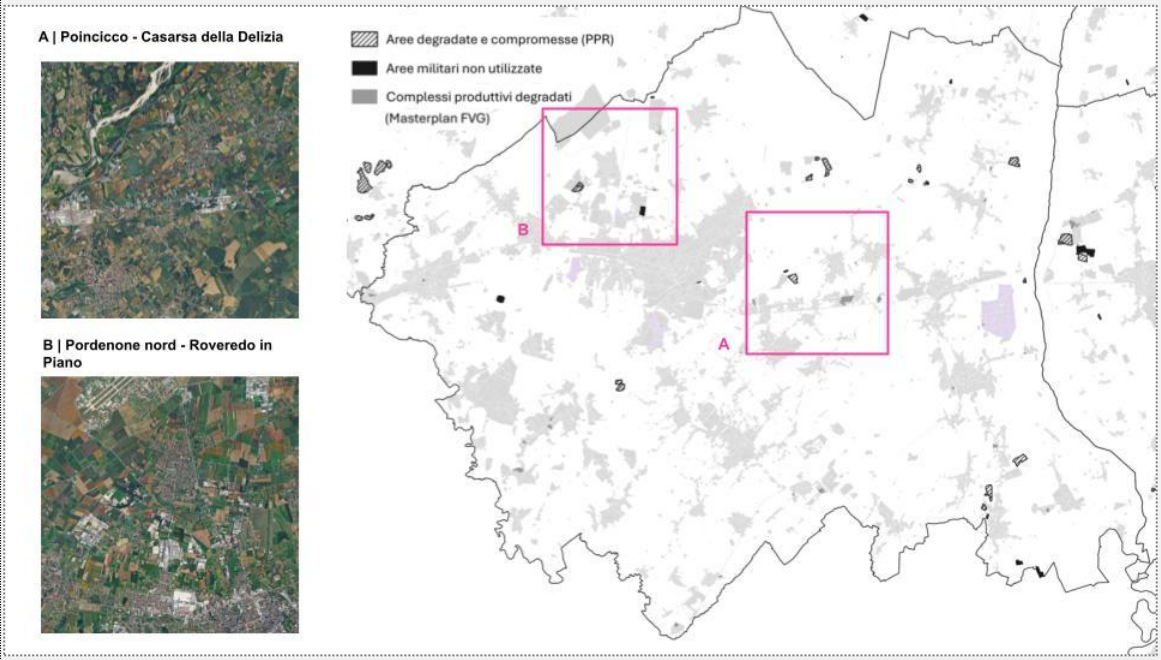


Fig. 4.2. Aree dismesse e aree degradate del STL 09. Analisi ed elaborazioni condotte dal Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.
Consultazione e fonte dati: *Aree degradate e compromesse*, Piano Paesaggistico Regionale 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 2022*, Allegato alla Delibera n. 1370 del 23 settembre 2022.
Immagine a sinistra: Poincicco presso Casarsa della Delizia (campione A) e Roveredo in Piano a nord di Pordenone (campione B), *Ortofoto FVG 2020*.

Nel STL 09 le aree dismesse e degradate presentano dimensioni prevalentemente medio-piccole e una distribuzione diffusa, con differenti concentrazioni e configurazioni in relazione alla struttura insediativa e produttiva del territorio. Il fenomeno interessa sia la pianura urbanizzata sia gli ambiti agricoli e periurbani, assumendo caratteristiche differenti in funzione della tipologia e della localizzazione delle aree.
Tra le principali situazioni individuate rientrano **discariche**, **aree estrattive** e alcuni **impianti fotovoltaici**, maggiormente presenti nella porzione meridionale del STL, oltre ad **aree militari** non utilizzate, localizzate soprattutto nella porzione settentrionale e lungo il margine sud-orientale. Le **dismissioni industriali** risultano invece distribuite all'interno di diversi ambiti produttivi del STL, interessando in particolare aree caratterizzate da processi di trasformazione o progressiva dismissione delle attività.
La criticità riguarda pertanto la **presenza diffusa di aree con differenti condizioni di dismissione, degrado o compromissione**, che determina una configurazione territoriale frammentata e non omogenea del fenomeno, con particolare rilevanza nelle aree produttive e nei territori di margine tra insediamenti urbanizzati, infrastrutture e territorio a matrice agricola.

Ulteriori criticità

Porzioni di insediamenti in aree con pericolosità multiple di livello elevato

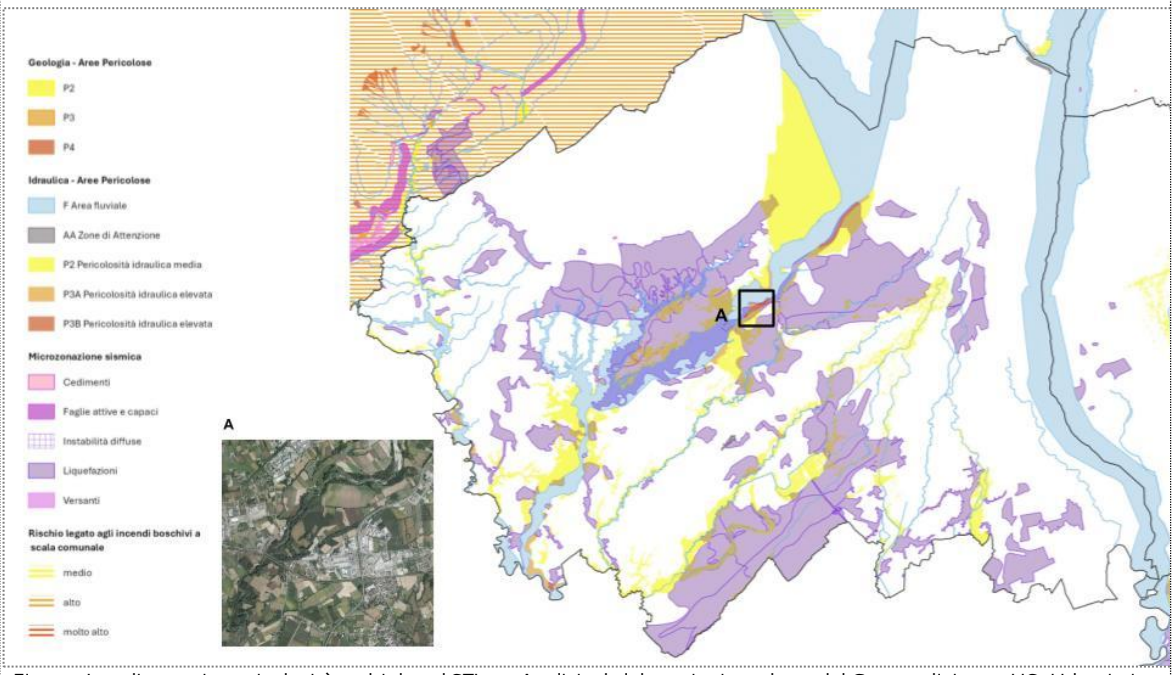


Fig. 4.4. Insediamenti e pericolosità multiple nel STL 09. Analisi ed elaborazioni condotte dal Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.
Consultazione e fonte dati: *Progetto di Piano del Governo del Territorio. Variante 1 – Allegato 4, Carta delle vulnerabilità del territorio*, rielaborazione grafica a cura del gruppo di ricerca US. Immagine a sinistra: Area a Nord di Fiume Veneto (campione A), *Ortofoto FVG 2020.*

Nella porzione di pianura compresa tra Prata di Pordenone, Azzano Decimo, Fiume Veneto e Casarsa della Delizia sono presenti condizioni di pericolosità territoriale che interessano anche ambiti prossimi ai sistemi insediativi. In particolare, il territorio è interessato dalle analisi di microzonazione sismica relative alla **suscettibilità alla liquefazione**, cui si sovrappongono, **in prossimità dell'area fluviale del fiume Meduna**, ambiti caratterizzati da **pericolosità idraulica classificata P1 e P2**.
La compresenza di condizioni di suscettibilità alla liquefazione e di pericolosità idraulica determina una **sovrapposizione di differenti fattori di fragilità territoriale** in un ambito densamente insediato e caratterizzato dalla presenza di importanti infrastrutture e attività produttive.
La criticità riguarda pertanto la presenza, **in prossimità degli insediamenti**, di condizioni di pericolosità di diversa natura che devono essere considerate congiuntamente nella valutazione della vulnerabilità territoriale.

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

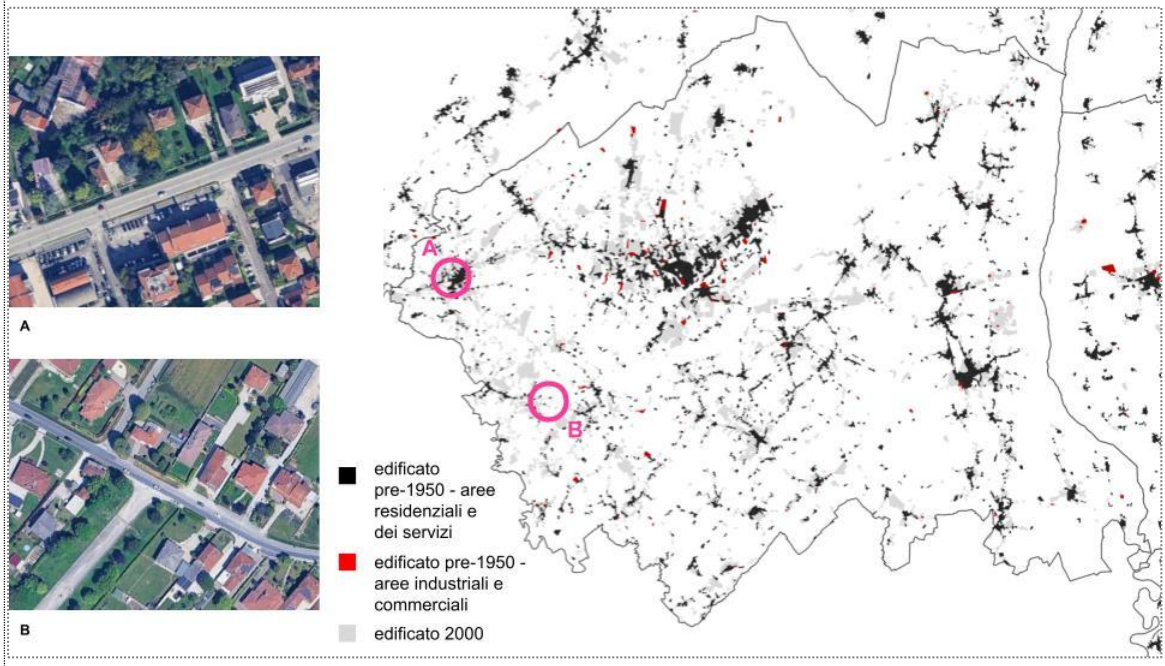


Fig. 4.5. Datazione del patrimonio edilizio residenziale e impatto delle infrastrutture viarie nei centri minori del STL 09.
Analisi ed elaborazioni condotte dal Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.
Consultazione e fonte dati (mappa): Cartografia Moland, IRDAT FVG. Rielaborazione grafica a cura del gruppo di ricerca USt.
Immagini: la SS13 a Sacile (campione A) e la SP15 a Prata di Pordenone (campione B) da Google Maps.

Il sistema insediativo del STL 09 presenta una compresenza di tessuti urbano-edilizi di differente epoca di formazione, con edifici e insediamenti residenziali, produttivi e commerciali risalenti alla metà del secolo scorso affiancati da sviluppi più recenti. I tessuti di maggiore anzianità risultano particolarmente presenti nei centri della conurbazione pordenonese e nei centri minori della fascia orientale del STL, mentre nei territori a nord, ovest e sud di Pordenone, caratterizzati da una struttura insediativa più diffusa, assumono maggiore evidenza gli sviluppi edilizi recenti, che si sovrappongono a una struttura insediativa preesistente più frammentata.
La maggiore anzianità di parte del patrimonio edilizio costituisce un indicatore di possibile obsolescenza, con potenziali criticità rispetto agli attuali requisiti energetici, funzionali e di accessibilità.
Nei centri minori, tale condizione si associa frequentemente alla **presenza di infrastrutture viarie che svolgono contemporaneamente una funzione di collegamento territoriale e di attraversamento degli insediamenti, determinando interferenze tra traffico veicolare e tessuti prevalentemente residenziali.**
La criticità riguarda pertanto la **compresenza di patrimonio edilizio di maggiore anzianità e di assi viari con funzione di attraversamento**, con possibili ricadute sull'adeguatezza del patrimonio edilizio e sulla **qualità e vivibilità dello spazio urbano**, soprattutto nei centri minori.

All'interno del 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

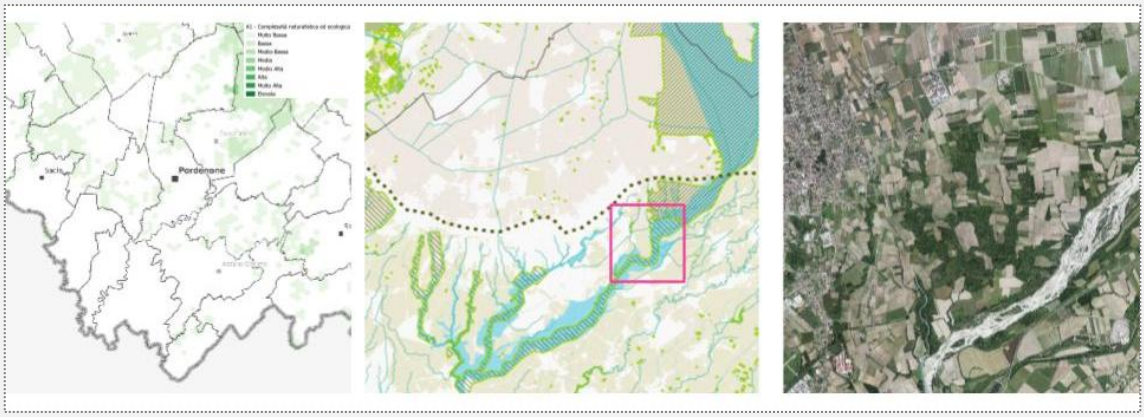


Fig. 4.6. Connettività ecologica nel STL 09. Analisi ed elaborazioni condotte dal Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.
A sinistra: *Progetto di Piano del Governo del Territorio. Variante 1 – Allegato 10.E, Metodologia di costruzione del sistema cartografico a supporto della VAS.* Carta A1 – Complessità naturalistica ed ecologica.
Fonte (centro): Dettaglio sulla componente dell'Infrastruttura Verde e Blu: Magredi di Pordenone e Risorgive del Vinchiaruzzo (Ambito delle aree naturali protette) presso la Linea delle risorgive. 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: le Risorgive del Vinchiaruzzo presso Cordenons, *Ortofoto FVG 2020*;

Nel STL 09 sono presenti diversi elementi di rilevanza ecologica e ambientale, riconducibili principalmente alla rete della connettività ecologica e, in misura più limitata, al sistema delle aree naturali protette. Tra questi assumono particolare rilievo i **Magredi di Pordenone**, localizzati alla confluenza tra i fiumi Meduna e Cellina, e i principali **connettivi lineari associati ai fiumi Livenza**, **Meduna, Tagliamento, Fiume e al rio Sentirone**, oltre alla presenza di **prati stabili** concentrati in specifici ambiti della pianura.
La lettura della *A1 – Carta della complessità naturalistica ed ecologica* evidenzia tuttavia una **discontinuità tra i principali elementi di valore**, con livelli di complessità naturalistica ed ecologica che raggiungono valori tra "molto basso" e "medio basso" nelle aree relative ai Magredi di Pordenone.
Gli elementi di maggiore rilevanza risultano pertanto frequentemente separati e connessi attraverso corridoi prevalentemente lineari, non sempre sufficientemente integrati con la matrice territoriale circostante.
La criticità riguarda quindi la **discontinuità della rete ecologica territoriale e la limitata integrazione tra i principali nuclei di naturalità, i corridoi fluviali e gli elementi naturali diffusi nella matrice agricola**, condizione particolarmente rilevante in un territorio caratterizzato da elevata pressione insediativa e frammentazione degli spazi aperti.

Assenza di connettività ecologica lungo i corridoi fluviali in senso trasversale

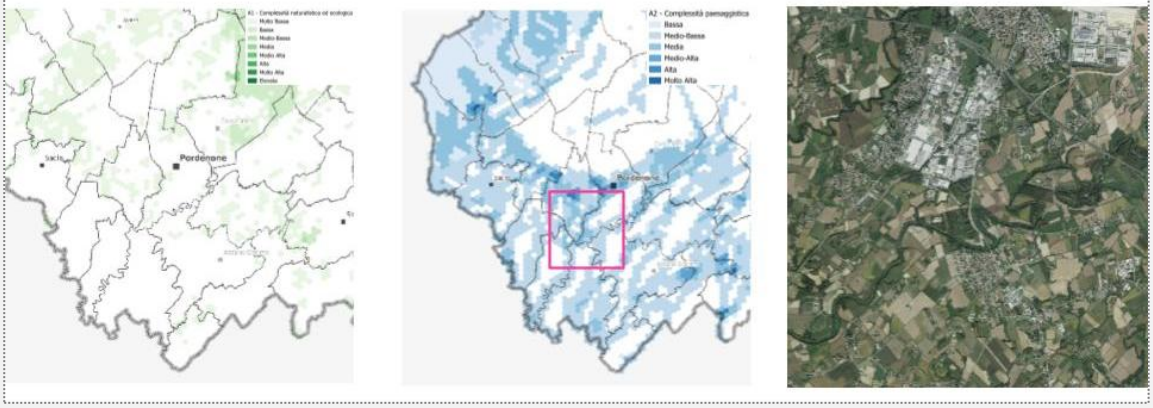


Fig. 4.7. Connettività ecologica lungo i corridoi fluviali.
A sinistra: *Progetto di Piano del Governo del Territorio. Variante 1 – Allegato 10.E, Metodologia di costruzione del sistema cartografico a supporto della VAS.* Carta A1 – Complessità naturalistica ed ecologica.
Al centro: *Progetto di Piano 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: il Fiume Meduna presso la zona industriale Vallenoncello, *Ortofoto FVG 2020;*

Il STL 09 è attraversato dai **sistemi fluviali del Livenza**, del **Cellina**, del **Meduna**, del **rio Sentirone**, e del **Fiume Tagliamento**, oltre che da una fitta rete di canali di scolo e irrigui. Questi elementi costituiscono una componente rilevante della rete ecologica territoriale e possono svolgere una funzione di connessione tra gli ambiti naturali e la matrice agricola della 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 diversi tratti dei corridoi fluviali, **livelli di complessità naturalistica ed ecologica prevalentemente molto bassi**, con valori medio-bassi limitati all'area della confluenza tra Cellina e Meduna. Tali condizioni si riscontrano a fronte di livelli di complessità paesaggistica generalmente medi e, in alcuni tratti, medio-alti. La presenza del corso d'acqua non corrisponde pertanto necessariamente a una continuità ecologica efficace tra il sistema fluviale e la matrice territoriale circostante.
La criticità riguarda quindi la **discontinuità delle connessioni ecologiche in senso trasversale rispetto ai corridoi fluviali**, determinata dalla debole integrazione tra gli ambienti associati ai corsi d'acqua e gli elementi naturali presenti nella matrice agricola. Tale condizione risulta particolarmente rilevante nei tratti in cui i corridoi fluviali attraversano territori agricoli fortemente antropizzati e caratterizzati da una ridotta strutturazione ecologica.

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

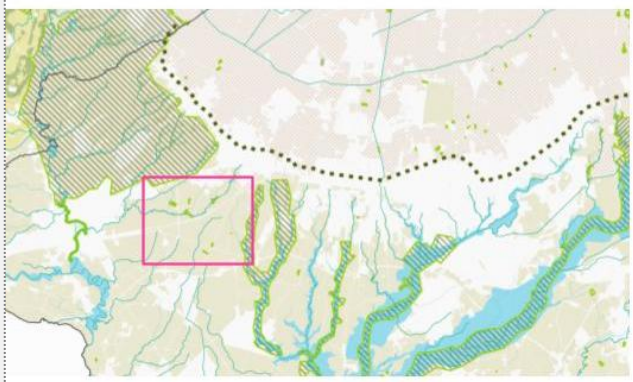




Fig. 4.8. Connessioni ecologiche multiscalari tra biotopi e aree naturali protette nel STL 09. Analisi ed elaborazioni condotte dal Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.
A sinistra: dettaglio sulla componente dell'Infrastruttura Verde e Blu: Prati stabili in posizione baricentrica tra il connettivo lineare del Fiume Livenza e Rio Sentirone (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 tra Fontanafredda e Sacile, *Ortofoto FVG 2020*.

Nel STL 09 sono presenti diversi elementi di rilevanza ecologica e ambientale, riconducibili principalmente alla rete della connettività ecologica e, in misura più limitata, al sistema delle aree naturali protette. Tra questi assumono particolare rilievo **i Magredi di Pordenone**, alla confluenza tra Meduna e Cellina, i **connettivi lineari del Livenza, del Cellina, del Meduna, del rio Sentirone, e del Fiume Tagliamento**, oltre ai **prati stabili** presenti in diversi ambiti della pianura. Nel loro insieme, tali elementi definiscono una struttura ecologica caratterizzata prevalentemente da **direttrici lineari** e da **nuclei di naturalità inseriti nella matrice agricola**.
La lettura del territorio evidenzia tuttavia una **limitata integrazione tra gli elementi ecologici presenti alle diverse scale**, con una connessione debole tra i principali nuclei di valore naturalistico, i corridoi fluviali e gli elementi diffusi della matrice agricola. I prati stabili e gli altri elementi naturali presenti nel territorio agricolo risultano infatti **localmente frammentati** e **non sempre sufficientemente connessi tra loro** e con i principali corridoi ecologici.
La criticità riguarda pertanto la **discontinuità delle connessioni ecologiche multiscalari**, che limita la formazione di una rete territoriale continua e articolata tra i diversi elementi della struttura ecologica, dai piccoli elementi della matrice agricola ai corridoi fluviali e ai principali nuclei di naturalità. La condizione risulta particolarmente significativa nei contesti di pianura caratterizzati da elevata antropizzazione e dispersione insediativa.

Effetti causati dal cambiamento climatico

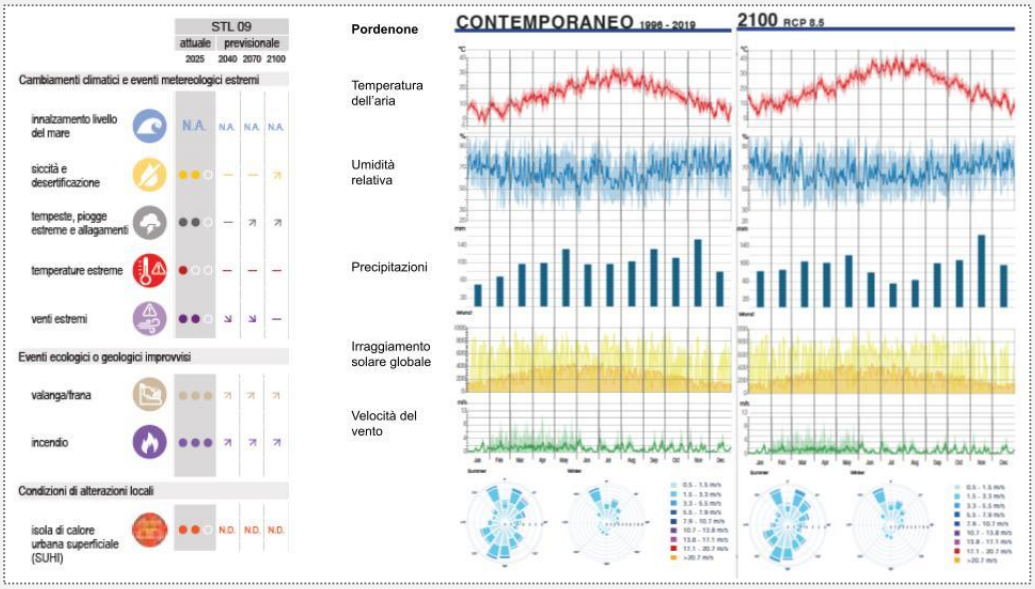


Fig. 4.9. Matrice valutativa sintetica delle vulnerabilità climatico-ambientali per STL.
Fonte, a sinistra: Centro interdipartimentale F.O.CU.S. - Sapienza Università di Roma, *Studi e Ricerche finalizzate al contenimento / azzeramento del consumo di suolo e al rafforzamento della capacità di resilienza 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, pp. 81-82 (estratti).

"Pordenone presenta un clima temperato umido con estate calda (Cfa, classificazione Köppen), caratterizzato da un marcato contrasto termico tra inverno ed estate. […] Il clima di Pordenone si caratterizza quindi per estati più calde e leggermente meno umide rispetto al passato, inverni miti, precipitazioni annue ben distribuite ma con un massimo autunnale più marcato, riduzione della ventilazione e stabilità nel regime radiativo.
[…]
Le proiezioni mostrano una tendenza progressiva all'aumento delle temperature medie, con una crescita più marcata nel trimestre estivo. Attualmente le medie oscillano tra **4–6 °C** in inverno e **25–26 °C** in estate […] nel **2100** raggiungono **9–10 °C** a gennaio e **34 °C** in luglio-agosto, con incrementi massimi di **+8 °C** nei mesi più caldi.
L'umidità relativa rimane pressoché stabile nei valori medi annuali **(61–74%)**, ma conferma minimi estivi più bassi (**61%** a luglio-agosto nel **2100**) rispetto agli altri mesi. Questo, associato alle maggiori temperature, comporta un aumento del disagio termoigrometrico estivo.
Le precipitazioni future mostrano una ridistribuzione stagionale. […] Il regime pluviometrico futuro risulta quindi più irregolare, con maggiore rischio di siccità estive e accumuli concentrati nei mesi autunnali.
La ventilazione, già debole nel periodo contemporaneo, non mostra variazioni significative […]. Questo conferma una condizione di scarsa capacità di rimescolamento atmosferico.
La radiazione solare diretta resta elevata […]. La radiazione diffusa mostra variazioni lievi […].
In sintesi, gli scenari futuri delineano un contesto climatico locale caratterizzato da temperature più alte, forte intensificazione del caldo estivo, riduzione dell'umidità relativa nei mesi caldi, precipitazioni meno regolari con siccità estive e concentrazione autunnale, ventilazione molto debole e un regime radiativo sostanzialmente stabile."

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. 127-128.

Ulteriori criticità

Elevata frammentazione degli ecosistemi lungo la linea delle risorgive

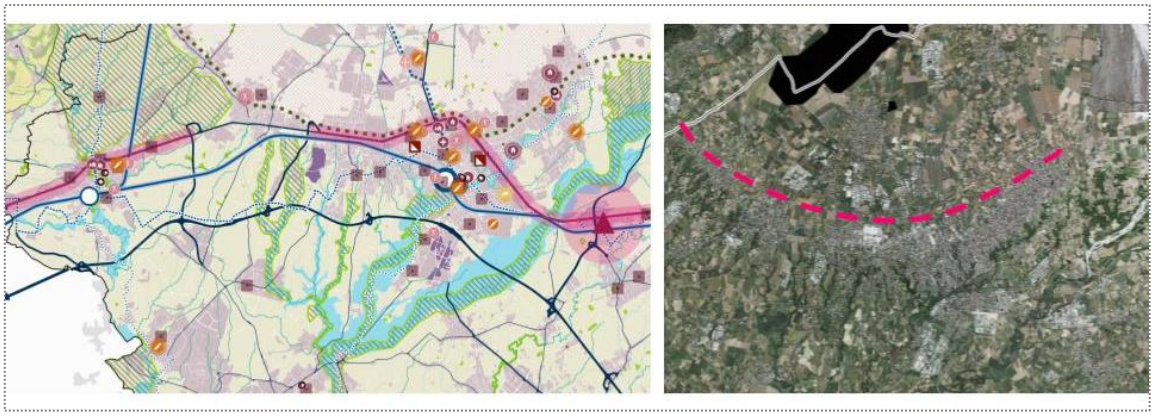


Fig. 4.10. Frammentazione ecologica lungo la linea delle risorgive nel STL 09. Analisi ed elaborazioni condotte dal Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.
A sinistra: la linea delle risorgive all'interno del sistema strutturale regionale. Fonte: Componenti strutturali.
A destra: la linea delle risorgive in prossimità di Vigonovo-Fontanafredda-Pordenone-Cordenons, *Ortofoto FVG 2020.*

La linea delle risorgive costituisce un sistema ambientale di particolare rilevanza, caratterizzato dalla presenza di **ambienti umidi**, **emergenze idriche** e **vegetazione** associata alla disponibilità d'acqua e alle specifiche condizioni pedologiche. Nel STL 09 essa rappresenta un **elemento strutturante della rete ecologica della pianura**, ma attraversa territori caratterizzati da una **significativa pressione insediativa.**
In diversi tratti, infatti, il sistema delle risorgive si sovrappone a una struttura insediativa diffusa e a una rete infrastrutturale articolata, determinando la frammentazione e la discontinuità degli habitat associati. La criticità risulta particolarmente evidente lungo la fascia compresa tra Ranzano, Vigonovo, Fontanafredda, Pordenone e Cordenons, dove la progressiva urbanizzazione della pianura ha ridotto la continuità degli spazi naturali e agricoli connessi al sistema delle risorgive.
La criticità riguarda pertanto la **frammentazione degli ecosistemi e la riduzione della continuità ecologica lungo la linea delle risorgive**, dovute alla sovrapposizione tra il sistema ambientale delle risorgive e i processi di urbanizzazione e infrastrutturazione della pianura.

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

Ulteriori criticità

Scarsa intermodalità gomma-ferro in gran parte del territorio regionale, soprattutto nei contesti periferici

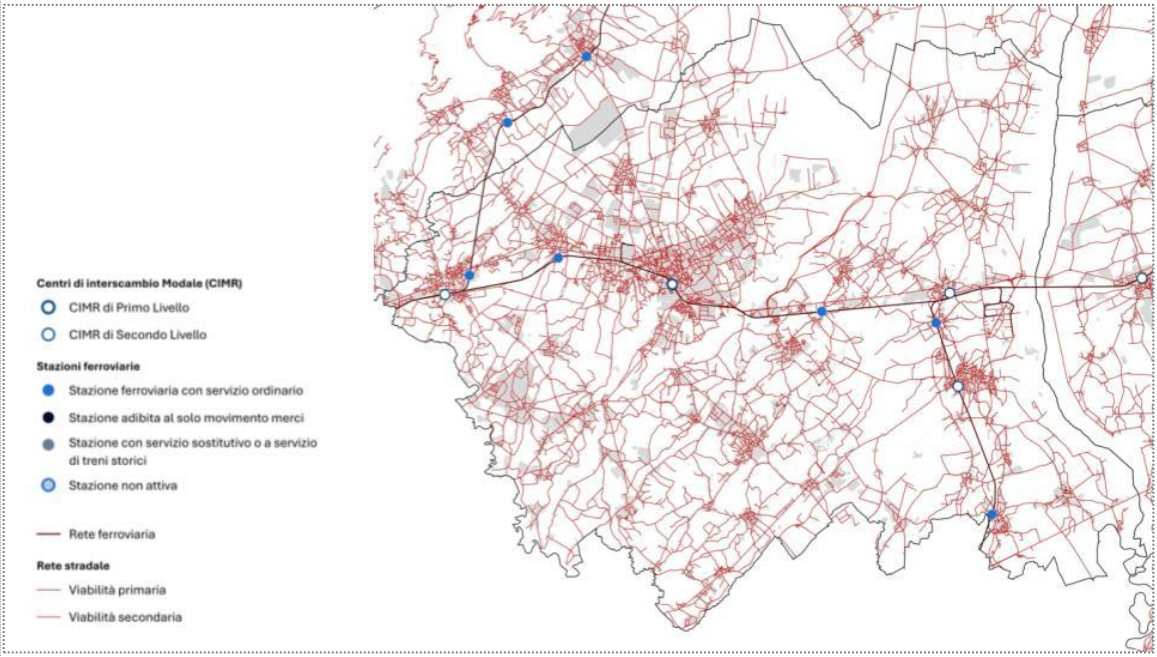


Fig. 4.11. Intermodalità gomma-ferro nel STL 09. Fonte: Componenti Strutturali, Analisi ed elaborazioni condotte dal Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.

Il STL 09 è interessato da una struttura ferroviaria articolata, costituita dalla **linea Venezia–Udine**, cui si raccordano la **linea Sacile–Gemona** e la **linea Portogruaro–Casarsa della Delizia**.
La **stazione di Pordenone** costituisce il principale nodo ferroviario del STL ed è individuata come CIMR di primo livello, mentre le stazioni di Sacile, Casarsa della Delizia e San Vito al Tagliamento sono identificate come CIMR di secondo livello, con funzione di interscambio per bacini territoriali più ampi rispetto ai rispettivi centri urbani. A questi si aggiungono i CIMR di Codroipo, nel contermine STL 04, e di Latisana, nel contermine STL 03, che costituiscono ulteriori riferimenti per la mobilità sovralocale.
Nonostante la presenza di una rete ferroviaria articolata e di diversi nodi di interscambio, una parte significativa dei centri minori non è direttamente servita dalla rete ferroviaria. L'accesso ai principali nodi richiede pertanto il ricorso alla rete stradale, determinando una **debole integrazione tra trasporto ferroviario, trasporto pubblico locale e mobilità su gomma**.
La criticità risulta particolarmente evidente nei territori più periferici rispetto ai principali nodi ferroviari, dove la struttura insediativa diffusa e la distanza dalle stazioni determinano **condizioni di accessibilità differenziate**. Tale configurazione limita la capacità del sistema ferroviario di svolgere un ruolo pienamente integrato nell'organizzazione della mobilità del STL e rafforza la necessità di spostamenti su gomma verso i principali nodi di interscambio.

Saturazione della capacità infrastrutturale della rete ferroviaria in alcune tratte

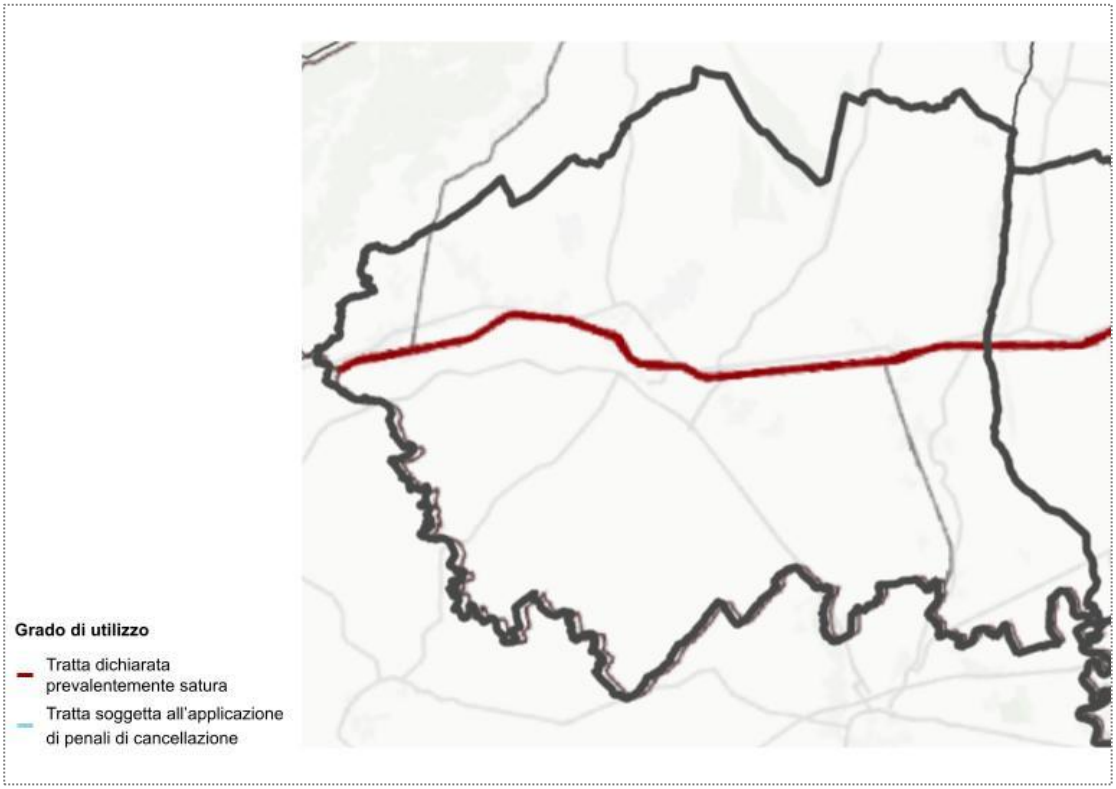


Fig. 4.12. Saturazione della capacità infrastrutturale della rete ferroviaria nel STL 09. Fonte: *Quadro conoscitivo Ferrovie*, LIFT – Laboratorio di Ingegneria Ferroviaria e Traffico, pag. 63.

Il STL 09 è interessato dalla **linea ferroviaria Venezia–Udine**, principale direttrice ferroviaria del territorio, alla quale si raccordano la **linea Sacile–Gemona** e la **linea Portogruaro–Casarsa della Delizia**. La direttrice Venezia–Udine è interessata da condizioni di criticità capacitiva in alcune tratte, determinate dalla contemporanea presenza di servizi ferroviari passeggeri e merci.

Dalla consultazione dell'elaborato *Quadro conoscitivo Ferrovie* (LIFT – Laboratorio di Ingegneria Ferroviaria e Traffico), si rilevano **situazioni di rilevante criticità capacitiva interessano le tratte Udine–Pordenone**, **Pordenone–Sacile** e **Sacile–Conegliano**, in diverse fasce orarie della giornata. La compresenza di traffico merci, diretto anche verso il valico di Tarvisio, e di servizi passeggeri regionali e a lunga percorrenza determina un elevato livello di utilizzo della capacità disponibile.

Tale condizione può limitare, nelle fasce orarie maggiormente impegnate, la possibilità di incrementare ulteriormente i servizi e di assorbire nuovi flussi ferroviari senza interventi di adeguamento della capacità infrastrutturale.

La criticità riguarda pertanto la **limitata disponibilità di capacità su alcune tratte della rete ferroviaria**, con particolare riferimento alla direttrice Venezia–Udine e alle relazioni Pordenone–Sacile e Sacile–Conegliano, e costituisce un elemento condizionante per il potenziamento del ruolo della ferrovia nella mobilità territoriale.

'Colli di bottiglia' della rete ferroviaria presso le zone portuali, retroportuali e logistiche

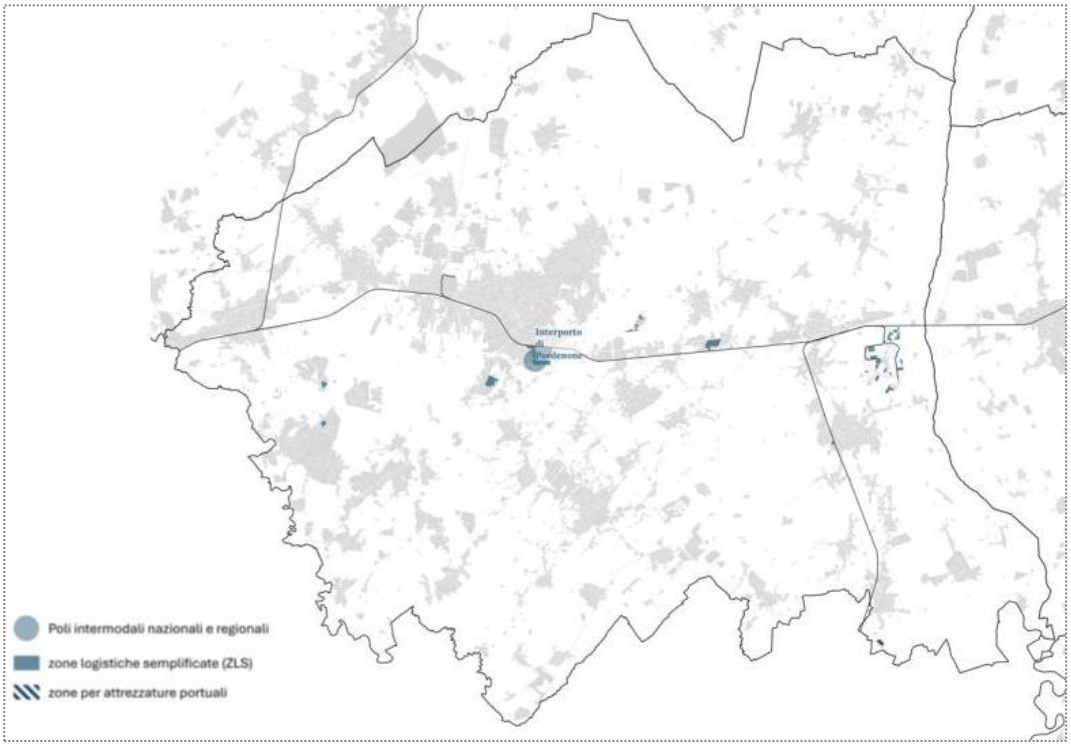


Fig. 4.13. "Colli di bottiglia" della rete ferroviaria a servizio delle zone portuali, retroportuali e logistiche nel STL 09.
Fonte: *Quadro conoscitivo Ferrovie*, LIFT – Laboratorio di Ingegneria Ferroviaria e Traffico, pag. 65.

"L'Interporto di Pordenone […] rappresenta un rilevante centro intermodale non solo per l'intera regione FVG, ma anche per la logistica e il commercio all'ingrosso del Nord-Est Italia. Dal punto di vista ferroviario, l'Interporto è dotato di un raccordo connesso alla linea Pordenone – Udine che permette di raggiungere la stazione ferroviaria di Pordenone, utilizzando il binario pari; da questa stazione è possibile raggiungere le linee Venezia – Udine – Tarvisio – Trieste. Dal punto di vista ferroviario, l'interporto […] dispone di:

- 3 binari elettrificati di arrivo e partenza di lunghezza pari a 800 m;
- Un'asta di manovra da 750 m;
- 4 binari di carico/scarico da 750-800 m;
- 2 gru gommate per il carico/scarico delle merci.

[…]

La stazione di Pordenone […] dispone di 3 binari a servizio viaggiatori, di cui:

- Binario 1: binario di corsa (direzione Venezia);
- Binario 2: binario di corsa (direzione Udine);
- Binario 3: binario di precedenza, normalmente utilizzato per incroci, precedenze o per eventuale sosta di convogli merci, ma attrezzato per il servizio viaggiatori in caso di necessità.

[…] Il piazzale della stazione comprende anche:

- Binari 4÷7: binari privi di marciapiede, destinati prevalentemente al servizio merci, ricovero e manovre;
- Area nord piazzale: presenza di 3 binari tronchi destinati al ricovero locomotive e di 1 binario di manovra utilizzato per la movimentazione del materiale rotabile."

Tratto da: *Quadro conoscitivo Ferrovie*, LIFT – Laboratorio di Ingegneria Ferroviaria e Traffico, pp. 39-40

Rete ciclabile sovralocale discontinua e frammentata

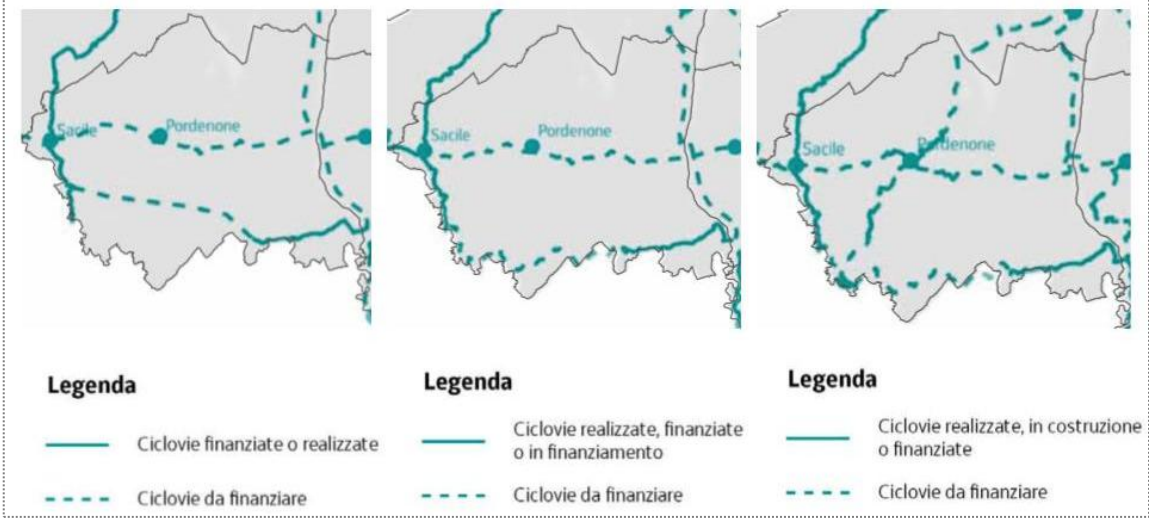


Fig. 4.14. La Rete ciclabile sovralocale nel STL 09.
Fonte: PREMOCI (2019), *P2.1 RECIR. Stato di fatto (febbraio 2019). Quadro d'insieme*. A sinistra: estratto dello *Schema Allegato 1 – DGR 2614/2015*. Al centro: estratto dello *Schema Allegato 1 – DGR 3266/2007*. A destra: estratto dello *Schema Allegato B – DGR 2297/2006*.

Il STL 09 è interessato da una struttura RECIR articolata prevalentemente lungo la direttrice est-ovest dalla presenza della **FVG 4 – Ciclovia della Pianura e del Natisone**, da Sacile a Casarsa della Delizia attraverso Pordenone, alla quale si raccordano diversi itinerari trasversali. Tra questi rientrano la **FVG 3 – Ciclovia Pedemontana e del Collio**, la **FVG 9/a, diramazione della Ciclovia della Bassa Pianura Pordenonese**, la **FVG 9 – Ciclovia della Bassa Pianura Pordenonese** e la **FVG 6 – Ciclovia del Tagliamento**, che interessa il margine meridionale del STL e si connette alla FVG 9/a attraverso la FVG 9.
Lo stato di attuazione evidenzia tuttavia una **rete ancora incompleta**: numerosi tratti risultano non realizzati o non finanziati, mentre risultano realizzati, finanziati o in corso di finanziamento la direttrice FVG 3–FVG 9/a e il tratto della FVG 9 compreso tra il margine sud-orientale del STL, in prossimità di Morsano al Tagliamento, e Sesto al Reghena.
La presenza di numerosi tratti privi di attuazione determina una **discontinuità della rete ciclabile sovralocale**, limitandone la capacità di connettere in modo continuo la conurbazione pordenonese, i centri minori della pianura e della città diffusa e la matrice agricola circostante. La frammentazione risulta particolarmente rilevante nei collegamenti trasversali tra i principali itinerari RECIR e i sistemi insediativi locali.

Sovrapposizioni critiche con tratte stradali ad elevato volume di traffico

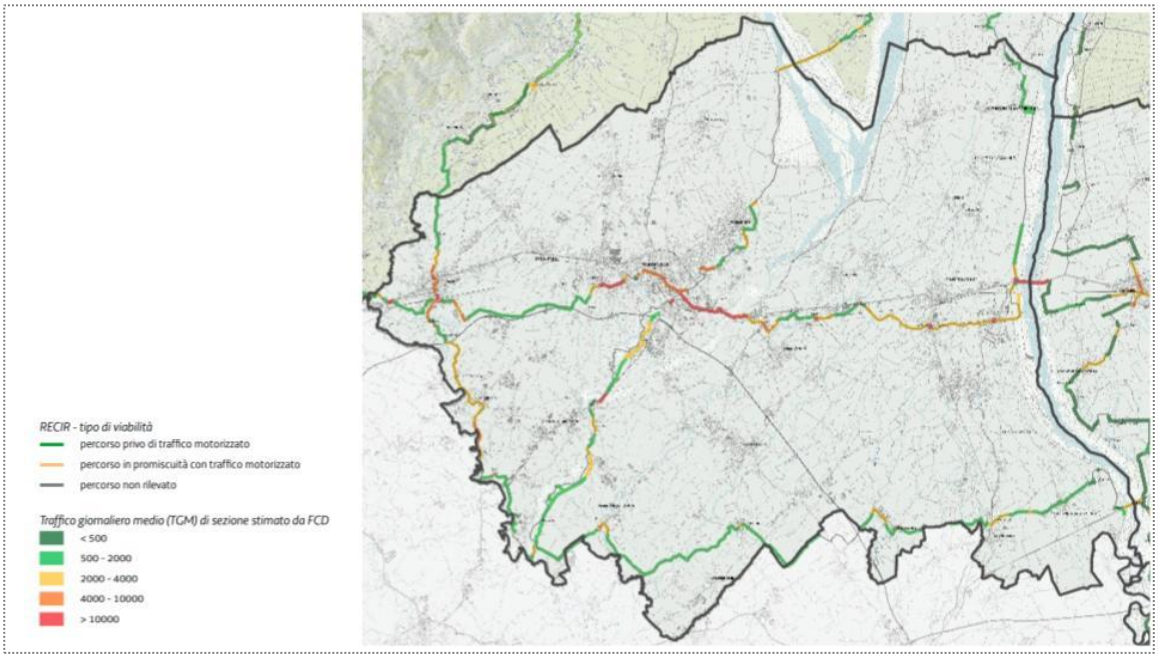


Fig. 4.15. Itinerari della RECIR e flussi di traffico sulla rete stradale nel STL 09.
Fonte: PREMOCI (2019), P3.2 – Analisi del traffico giornaliero medio sulla rete stradale associata alla RECIR. Composizione dei quadranti A-F.

Il STL 09 è interessato dalla **FVG 4 – Ciclovia della Pianura e del Natisone**, che attraversa il territorio da Sacile a Casarsa della Delizia passando per Pordenone, e da ulteriori itinerari RECIR che la intersecano o si raccordano ad essa, tra cui la **FVG 3 – Ciclovia Pedemontana e del Collio**, la **FVG 9/a**, la **FVG 9 – Ciclovia della Bassa Pianura Pordenonese** e la **FVG 6 – Ciclovia del Tagliamento**. Tali direttrici costituiscono la struttura principale della rete ciclabile sovralocale prevista per il territorio.
L'analisi dei flussi di traffico evidenzia tuttavia, lungo alcuni tratti degli itinerari RECIR, la **sovrapposizione con viabilità caratterizzata da consistenti volumi di traffico giornaliero medio stimato**. La condizione risulta particolarmente evidente a Pordenone, dove diversi tratti della FVG 4 interessano assi stradali con valori superiori a 10.000 veicoli/giorno, oltre ad altri tratti compresi nelle classi 4.000–10.000 e 2.000–4.000 veicoli/giorno. Situazioni analoghe interessano alcuni tratti della FVG 9/a in corrispondenza di Sacile.
La criticità riguarda pertanto la **corrispondenza tra alcuni itinerari ciclabili di interesse sovralocale e viabilità caratterizzata da elevati flussi di traffico**, con possibili condizioni di interferenza tra mobilità ciclabile e motorizzata. Il fenomeno assume particolare rilevanza nei tessuti urbanizzati di Pordenone e Sacile e lungo i collegamenti tra i principali centri della pianura.

All'interno dell'STL si riconosce la presenza delle seguenti ulteriori criticità:
• Impatti ambientali sulla salute pubblica causati da specifiche infrastrutture stradali (o tratti di esse con elevata congestione)**.**

5. LE POTENZIALITÀ E LE OPPORTUNITA TERRITORIALI

Le componenti strutturali e le identità rilevate nel STL 09 delineano un sistema di pianura a vocazione plurima, nel quale un'elevata densità imprenditoriale di piccola e media impresa, organizzata attorno ai tre poli di Pordenone, Sacile e San Vito al Tagliamento, si integra con un'apertura storica verso il Veneto, con un patrimonio storico-culturale di matrice veneziana diffuso sul territorio e con un sistema ambientale di risorgiva fra i più estesi della regione. La lettura integrata di queste componenti consente di individuare alcune direttrici di sviluppo prioritarie, coerenti con gli indirizzi strategici della Variante 1 al PGT.

Il STL 09 è un sistema ad alta densità produttiva e manifatturiera: la manifattura assorbe da sola circa 29.500 addetti, un terzo dell'occupazione rilevata, con una storia industriale segnata dalla presenza di marchi quali Electrolux-Zanussi e Cimolai. A questa base produttiva diffusa, concentrata nelle zone industriali di Ponterosso-Tagliamento a San Vito al Tagliamento e di Porcia e Vallenoncello presso Pordenone, e particolarmente rilevante nei poli di Brugnera, Chions, Fontanafredda, Fiume Veneto, Prata di Pordenone, Pordenone e San Vito al Tagliamento, si affianca l'Interporto-Centro Ingrosso di Pordenone, piattaforma logistica intermodale lungo l'A28 e la ferrovia Venezia-Udine, e il polo vivaistico di Rauscedo, specializzato nella produzione di barbatelle con rilevanza internazionale. Consolidare questa rete di piccola e media impresa, a partire dalle forme di copianificazione già avviate come quella fra Chions e Sesto al Reghena per l'area di Villotta-Banduzzo, con un polo logistico-intermodale legato all'A28, è la principale opportunità economica dello STL; la riqualificazione ambientale e funzionale delle aree produttive esistenti, oggi monofunzionali e prive di una gerarchia territoriale, ne è la condizione.

L'assetto insediativo si fonda su una struttura tripolare (Sacile, Pordenone e San Vito al Tagliamento) disposta lungo l'asse ovest-est della pianura, che nel tratto fra Sacile e Casarsa coincide con la direttrice storica della via Pontebbana, oggi affiancata dalla ferrovia Venezia-Udine e dall'autostrada A28 Portogruaro-Conegliano. Il Tagliamento segna qui un confine culturale e linguistico storico tra Friuli e Veneto ancora percepito nell'identità locale, mentre le connessioni dirette verso Portogruaro e Conegliano rafforzano una vocazione di apertura verso il Veneto che la Relazione generale indica come tratto distintivo dello STL. Pordenone, uno dei pochi centri della regione in crescita demografica (oltre 1.300 residenti in più dal 2020), consolida il proprio ruolo di polo di servizi, affiancato dai poli minori di Valvasone, Porcia, Azzano Decimo, Sesto al Reghena e Cordovado, in una conurbazione che con Cordenons e Porcia supera i 136.000 residenti.

Il territorio conserva un patrimonio storico-identitario di matrice prevalentemente veneziana: Sacile, nota come "giardino della Serenissima", l'abbazia benedettina di Santa Maria in Sylvis a Sesto al Reghena, fra le più importanti testimonianze romanico-longobarde della regione, e i castelli di Valvasone, Cordovado e Zoppola compongono una rete diffusa di centri storici con logge, facciate affrescate e corti chiuse di tradizione veneta. A questi si aggiunge l'archeologia industriale di Pordenone, con il Cotonificio veneziano e i tre ex cotonifici di Rorai, Amman e Torre lungo il Noncello, e un capitolo identitario più recente ma di rilievo nazionale: Casarsa della Delizia, terra d'origine materna e luogo di formazione di Pier Paolo Pasolini, oggi valorizzata da un itinerario pasoliniano diffuso e dal Centro Studi. Il patrimonio storico-architettonico costituisce oggi la "carta d'identità" distintiva di ciascun Comune, senza costituire una rete: mettere in relazione questi elementi è un'opportunità turistico-culturale ancora da sviluppare.

La distribuzione delle risorse turistiche è restituita nella Fig. 5.1. Il turismo storico-artistico è il carattere prevalente dello STL, con una sequenza di ambiti dell'arte, della cultura e dei borghi storici che va da Sacile e Pordenone, entrambe dotate di Infopoint PromoTurismo FVG, a Valvasone Arzene, San Vito al Tagliamento, Sesto al Reghena e Cordovado, lungo la fascia del Tagliamento. A nord, nel contermine STL 08, si collocano le risorse naturalistiche e sportive di Piancavallo e il sito UNESCO di Palù di Livenza: la relazione con questi poli costituisce un'opportunità per un'offerta che leghi le città d'arte della pianura alla montagna.

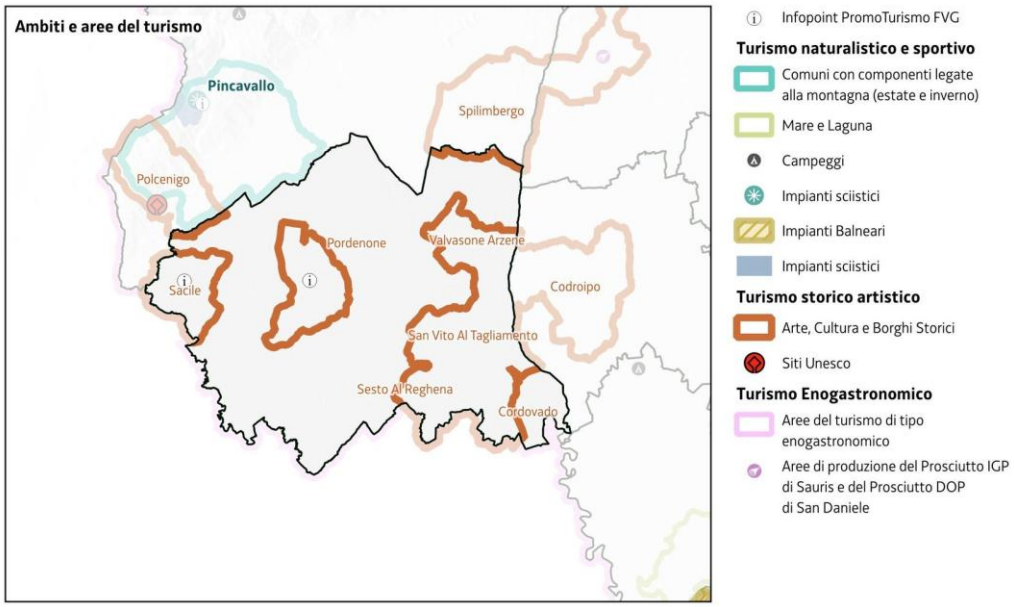


Fig. 5.1. Ambiti e aree del turismo nello STL 09: turismo naturalistico e sportivo, storico-artistico ed enogastronomico. *Elaborazione Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, DPIA Università di Udine.*

Il sistema ambientale è strutturato dai fiumi Tagliamento, Meduna, Cellina, Livenza e Noncello e da una fitta rete di risorgive che caratterizza il paesaggio agrario della bassa pianura. A nord, al limite con l'Alta pianura pordenonese, il paesaggio arido e ghiaioso dei Magredi di Pordenone e di San Quirino costituisce uno degli ambienti steppici di maggior pregio naturalistico della regione. Il Contratto di Fiume Alto Livenza, promosso da Sacile e sottoscritto nel 2024, e quello del Noncello, sottoscritto nell'ottobre 2025, offrono per la prima volta ai due bacini principali dello STL strumenti di governance dedicati; i laghi di ex cava, come quelli di Cesena fra Azzano Decimo e Chions, e i due bacini di connettività ecologica individuati dalle componenti strategiche aprono opportunità di rinaturalizzazione e fruizione in una matrice agricola a forte pressione. L'integrazione di questo sistema con le ciclovie RECIR FVG 3, FVG 4, FVG 6 e FVG 9, che attraversano l'intero STL collegandolo ai territori contermini, e con il recupero dei sedimi ferroviari dismessi (come la Motta di Livenza-San Vito al Tagliamento e la Pinzano-Casarsa) è un'opportunità per un turismo lento che unisca pianura, risorgive e paesaggio storico.

Opportunità trasversali

Le potenzialità sopra descritte si rafforzano se lette in chiave di rigenerazione e di resilienza. Il corridoio Casarsa-Fiume Veneto, lungo la SS 13 e la ferrovia Venezia-Udine, e l'area periurbana a nord di Pordenone e Cordenons (Paesaggio produttivo di Pordenone Nord), fra la Zona Industriale Le Forcate e l'Aviocampo La Comina, sono le due Aree di rigenerazione territoriale individuate dal Piano: corridoi e sistemi frammentati segnati dalla compresenza di attività produttive, aree dismesse e insediamenti a bassa densità, per i quali è necessaria una visione unitaria delle trasformazioni, a partire dal recupero di siti di grandi dimensioni come l'ex Ideal Standard di Orcenico Inferiore, e per i quali le frange di contenimento dell'espansione urbana lungo il margine settentrionale e sud-orientale della conurbazione offrono lo strumento per un consumo di suolo oggi elevato. A queste si aggiungono le aree militari dismesse (Caserma Martelli e Caserma Monti a nord di Pordenone, Caserma Girolamo da Sacile, Casermette Golena e Rosa a San Vito al Tagliamento e Caserma Tagliamento a Valvasone Arzene), cui si affiancano le due strutture dismesse di Fontanafredda (ex Caserma Zampa e ex Base Missilistica). Sul fronte dell'accessibilità, la Gronda nord e la Bretella sud di Pordenone, la Bretella di Roveredo in Piano, la variante di Casarsa della SS 13 e la riattivazione della linea Sacile-Gemona rafforzano il sistema dei collegamenti verso il Veneto e la pedemontana. Sul piano climatico, lo STL registra un progressivo aumento delle ondate di calore, con un'isola di calore urbana intensa sulla conurbazione pordenonese,

una forte riduzione delle piogge estive (fino a -66% a San Vito al Tagliamento nelle proiezioni al 2100), periodi di siccità e aridità in forte aumento e una crescita significativa della portata del fiume Meduna: condizioni che richiedono un rafforzamento delle fasce ecologiche lungo i corridoi fluviali e un'attenzione specifica alla gestione idraulica nei tratti più sensibili.
Nel complesso, il STL 09 si configura come un sistema a vocazione multipla - produttiva e imprenditoriale, insediativa tripolare aperta al Veneto, storico-culturale e ambientale di risorgiva - le cui potenzialità, se coordinate attraverso una regia unitaria di area vasta imperniata su Pordenone, 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 quella di Pordenone, motore produttivo aperto al Veneto. La forte densità imprenditoriale di piccola e media impresa, la rete dei poli di Pordenone, Sacile e San Vito al Tagliamento e le connessioni dirette dell'A28 e della ferrovia Venezia-Udine verso Portogruaro e Conegliano fanno dello STL un sistema economico integrato e aperto, più del resto della regione, alle relazioni con il Veneto. Consolidare questo ruolo significa sostenere l'Interporto-Centro Ingrosso di Pordenone, accompagnare la transizione ambientale delle zone industriali di Ponterosso-Tagliamento e Porcia-Vallenoncello e tutelare la specializzazione internazionale della vivaistica di Rauscedo.
A questa si affianca un'opportunità complementare: la bassa pianura delle abbazie, dei castelli e della vite. Sacile, "giardino della Serenissima", l'abbazia di Sesto al Reghena, i castelli di Valvasone, Cordovado e Zoppola e i luoghi pasoliniani di Casarsa della Delizia possono comporre un'offerta turistico-culturale diffusa, oggi poco integrata, capace di valorizzare l'identità di confine fra Friuli e Veneto in relazione con i Magredi di Pordenone e San Quirino.
Entrambe le opportunità potranno realizzarsi solo se accompagnate da una regia unitaria capace di tenere insieme sviluppo produttivo, patrimonio storico e qualità ambientale. La rigenerazione del corridoio Casarsa-Fiume Veneto e dell'area periurbana nord di Pordenone, il contenimento del consumo di suolo lungo la Pontebbana e l'adattamento a un clima sempre più soggetto a siccità, ondate di calore e portate fluviali in aumento sono le condizioni su cui costruire un disegno unitario capace di tenere insieme impresa, cultura e paesaggio della bassa pianura.

6. LE COMPONENTI STRATEGICHE

6.1. Strategie integrate

Le Componenti strategiche del STL 09 delineano un quadro di intervento volto a rafforzare l'organizzazione policentrica del territorio, promuovere la rigenerazione urbana e produttiva, consolidare la rete ecologica e migliorare l'accessibilità e l'integrazione dei sistemi della mobilità, in un contesto di urbanizzazione diffusa peculiare come quello dell'area pordenonese.

Per il Sistema Insediativo, le strategie puntano al **contenimento del consumo di suolo** e al **rafforzamento del ruolo dei principali poli urbani di Pordenone, Sacile e San Vito al Tagliamento**, insieme al consolidamento dei centri minori e dei servizi di prossimità.

Particolare rilievo assumono il **recupero delle aree dismesse e degradate**, la **rigenerazione dei contesti produttivi e degli assi commerciali** e la **riqualificazione degli agglomerati industriali**, con l'obiettivo di migliorare la qualità insediativa e l'integrazione tra funzioni urbane, attività economiche e infrastrutture. Un ruolo significativo assumono in questo senso i due contesti di rigenerazione territoriale individuati, ovvero il **Corridoio Casarsa–Fiume Veneto** e il **Paesaggio produttivo di Pordenone Nord**, ambiti nei quali orientare la riqualificazione del sistema infrastrutturale e produttivo favorendo una maggiore integrazione tra insediamenti, paesaggio e componenti ambientali.

Le strategie del Sistema Verde e blu sono qui orientate alla **costruzione di un'infrastruttura ecologica continua**, capace di connettere i principali elementi di naturalità attraverso la valorizzazione dei sistemi fluviali del Tagliamento, del Meduna, del Cellina e del Livenza, il **rafforzamento dei bacini e delle connessioni ecologiche** e l'ampliamento delle fasce vegetate lungo i corsi d'acqua. Strategie particolarmente rilevanti in un contesto di pianura agricola e insediamenti urbani diffusi, nei quali gli elementi di alto valore ecologico tendono a scarseggiare, rimanendo tra l'altro isolati e distanti. A queste azioni si affianca inoltre la realizzazione di **Fasce naturali di mitigazione e protezione** ai margini dei principali insediamenti produttivi.

Infine, le strategie del Sistema della mobilità mirano a **migliorare la funzionalità della rete infrastrutturale attraverso nuovi collegamenti stradali,** il rafforzamento delle relazioni con il Veneto e il **potenziamento del trasporto ferroviario**, con particolare riferimento alla linea Sacile–Gemona e ai collegamenti tra i principali poli territoriali. Il **rafforzamento dell'intermodalità** e l'**integrazione tra trasporto pubblico e mobilità ciclabile** completano il quadro, promuovendo modalità di spostamento più sostenibili, insieme al **rafforzamento dell'intermodalità per il trasporto merci** presso l'interporto di Pordenone.

Nel loro insieme, le strategie concorrono a costruire un territorio più accessibile e policentrico, nel quale la rigenerazione degli insediamenti, la valorizzazione delle risorse ambientali e il miglioramento delle connessioni infrastrutturali operano in modo coordinato.

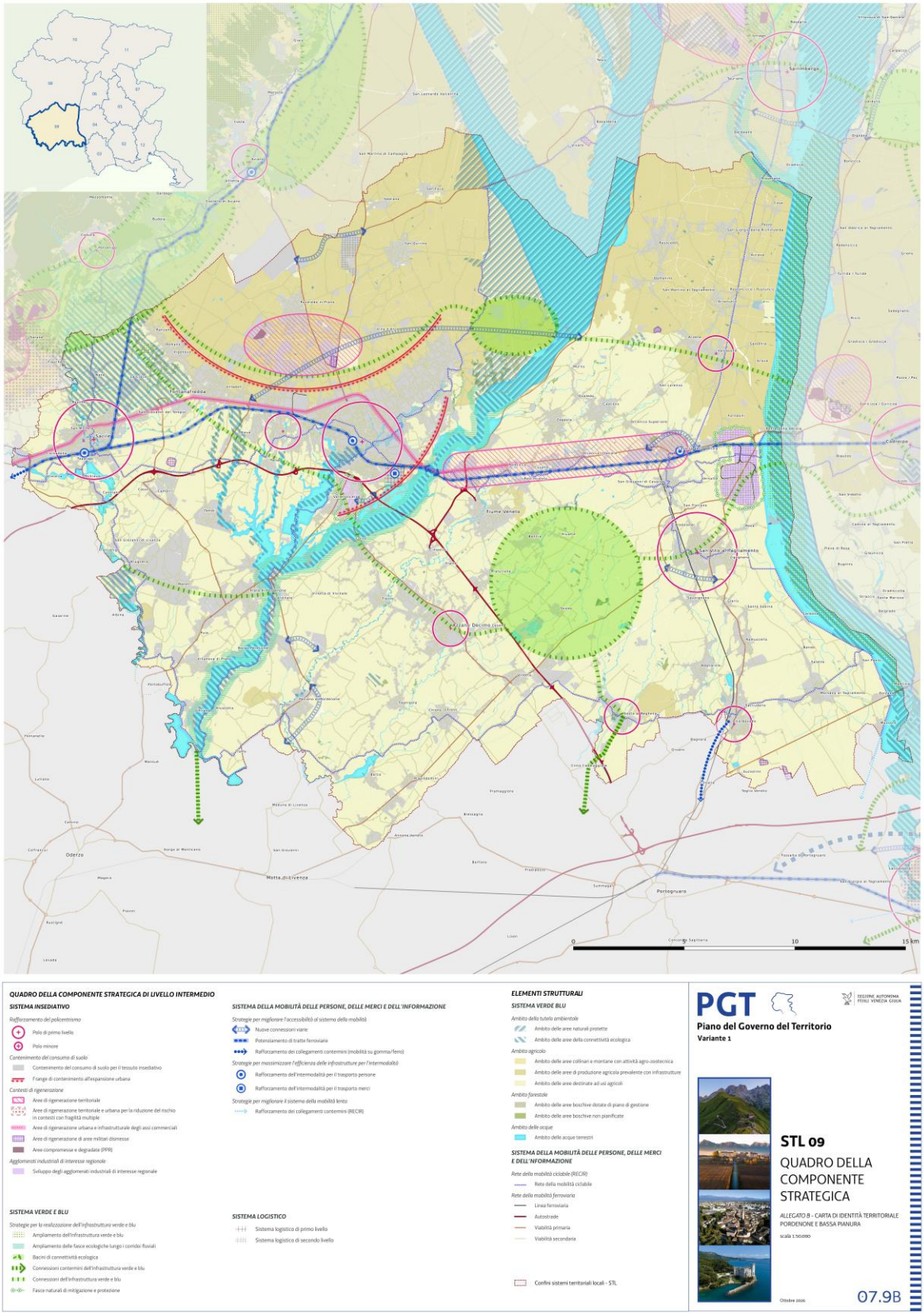


Fig.6.1. Quadro della Componente strategica di Livello intermedio, Sistema Territoriale Locale 09.

6.2. Componenti strategiche del Sistema insediativo

Le componenti strategiche del Sistema Insediativo sono orientate al riequilibrio territoriale attraverso il rafforzamento del policentrismo, la rigenerazione urbana e territoriale e il consolidamento del sistema produttivo.
Il **rafforzamento del policentrismo** si concretizza attraverso il consolidamento dei Poli di primo livello di Pordenone, Sacile e San Vito al Tagliamento, distribuiti lungo la fascia centrale del STL, e dei Poli minori di Porcia, Azzano Decimo, Valvasone Arzene, Sesto al Reghena e Cordovado. Questi ultimi contribuiscono a strutturare la rete delle centralità locali, rafforzando le relazioni tra la conurbazione pordenonese, i centri della fascia orientale e gli insediamenti della bassa pianura meridionale.
La rigenerazione urbana e territoriale trova qui attuazione attraverso il contenimento del consumo di suolo, i contesti di rigenerazione e la rigenerazione degli assi commerciali e delle aree militari, oltre a una più ampia attenzione verso interventi di rigenerazione per le aree industriali e artigianali. La strategia per il **Contenimento del consumo di suolo** si concretizza nell'individuazione di due frange di contenimento all'espansione urbana in corrispondenza del margine settentrionale e del margine sud-orientale della conurbazione pordenonese, con l'obiettivo di preservare gli spazi agricoli e contenere l'espansione urbana verso i corridoi ambientali limitando i processi di saldatura tra tessuti urbani di frangia e le numerose aree produttive esistenti.
Particolare rilievo assume la componente dei **Contesti di rigenerazione**, che individua ambiti caratterizzati dalla compresenza di criticità insediative, funzionali, ambientali e paesaggistiche. Nel settore centro-orientale del STL, il **Corridoio Casarsa–Fiume Veneto** interessa il sistema insediativo sviluppatosi lungo la **SS 13 Pontebbana** e la parallela ferrovia Venezia–Udine, tra Casarsa della Delizia, Cusano, Orcenico Inferiore e Poincicco, fino al sistema del Meduna e in direzione di Fiume Veneto. Nel settore settentrionale della conurbazione pordenonese si colloca invece il **Paesaggio produttivo di Pordenone Nord**, un ambito di trasformazione nel quale la riqualificazione dei tessuti produttivi e delle aree dismesse è finalizzata a ricomporre le relazioni tra insediamenti, infrastrutture e spazi agricoli, favorendo un sistema produttivo periurbano maggiormente integrato sotto il profilo ambientale e paesaggistico.
La strategia comprende inoltre le **Aree di rigenerazione urbana e infrastrutturale degli assi commerciali**, individuate lungo la SS 13 Pontebbana dal settore di Poincicco, a sud-est della conurbazione pordenonese, fino al confine occidentale del STL, in corrispondenza di Sacile.
Le **Aree di rigenerazione delle aree militari dismesse** interessano invece diversi contesti territoriali, distribuiti tra la porzione occidentale e quella orientale del STL: a Pordenone e nel suo intorno settentrionale, a Fontanafredda e a Sacile, nonché nei territori di Cordovado, San Vito al Tagliamento e Valvasone Arzene.
Completa il quadro delle strategie insediative la componente relativa agli **Agglomerati industriali di interesse regionale**, che individua quattro ambiti produttivi nei quali è previsto l'ampliamento delle zone D1, al fine di consolidare un sistema coordinato di aree industriali e rafforzarne la funzionalità e la competitività. Gli ambiti interessati comprendono la **zona industriale di Ponte Rosso**, situata a nord-est del centro urbano di San Vito al Tagliamento; l'area produttiva di **Vallenoncello**, a sud di Pordenone; l'area di **Bagnador**, a est di Porcia e a sud della SS 13 Pontebbana; e il **comparto produttivo a nord di Pordenone**, tra via Consorziale e via Castelfranco Veneto, inserito nell'Area di rigenerazione territoriale *Paesaggio produttivo di Pordenone Nord*.

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:
- Sacile;
- Pordenone;
- San Vito al Tagliamento.

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 Sacile, Pordedone e San Vito al Tagliamento Maniago 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, da ovest verso est del STL:
- Valvasone Arzene;
- Porcia;
- Azzano Decimo;
- Sesto al Reghena;
- Cordovado.

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.

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.

Frange di contenimento all'espansione urbana

La componente strategica individua le frange di contenimento all'espansione urbana per le agglomerazioni urbane che in modo combinato:
I. presentano un tessuto insediativo soggetto a espansione senza la prossimità di elementi geomorfologici naturali o antropici che contribuiscano a contenere e/o limitare tale espansione;
II. si caratterizzano per l'assenza di elementi ambientali tutelati o vincolati che possano costituire un limite allo sviluppo insediativo.
L'individuazione delle frange di contenimento all'espansione urbana è stata compiuta in relazione ai centri e alle agglomerazioni urbane. Si sono inoltre considerate le singole situazioni insediative e la conoscenza di dinamiche insediative di crescita o espansione.

Identificazione della componente

Nel STL sono individuate due frange di contenimento all'espansione urbana entrambe localizzate in prossimità della conurbazione pordenonese:

- la prima è individuata lungo il **margine settentrionale della conurbazione, con estensione tra Ranzano (a ovest) e Cordenons (a est),** per limitare la saldatura della conurbazione con i centri insediativi e produttivi a nord rispetto ad essa e preservare le porzioni di tessuto agricolo esistenti, frapposte rispetto al tessuto insediativo. La frangia è in relazione con la vicina Area di rigenerazione territoriale Paesaggio produttivo di Pordenone Nord.
- la seconda è individuata **lungo il margine sud-orientale della conurbazione, tra Ranzano e Musil, in prossimità del corso del Meduna**. La frangia mira a preservare il tessuto agricolo presente in quest'area, evitando la saldatura dei centri insediativi e la loro estensione verso il corso del Meduna.

Si segnala, infine, che sul margine meridionale di Pordenone non è stata individuata una frangia di contenimento all'espansione urbana in quanto è stata rilevata la presenza di elementi naturali che già contribuiscono a contenere l'espansione in questa direzione.

Articolazione della strategia

La strategia può prevedere i seguenti interventi per il contenimento dell'espansione urbana:
a) la creazione di buffer ecologici;
b) l'integrazione con componenti strategiche definite a livello comunale;
c) l'integrazione con disposizioni normative sugli ambiti o le zone negli strumenti di pianificazione comunale, anche attraverso forme di copianificazione.

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 centro-orientale, in corrispondenza con il **sistema insediativo sviluppatosi lungo il principale asse infrastrutturale est-ovest della media pianura friulana, tra Casarsa della Delizia e Fiume Veneto**. L'ambito si configura come un corridoio lineare caratterizzato dalla compresenza di attività commerciali, produttive e artigianali, insediamenti residenziali a bassa densità e aree dismesse in contesti agricoli-periurbani.
Per una descrizione più dettagliata dell'ambito, si veda il Focus sottostante.

Articolazione della strategia

Focus Area di rigenerazione territoriale. Corridoio Casarsa-Fiume Veneto

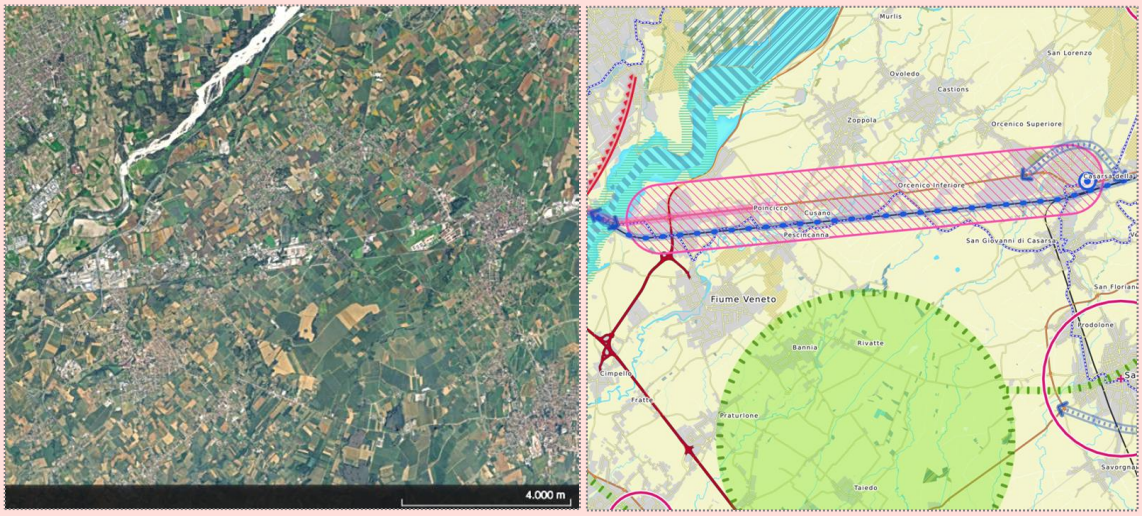


Fig 6. 2. L' Area di rigenerazione territoriale lungo l'asse viario della SS 13, nel tratto che collega i centri di Casarsa della Delizia, Cusano, Orcenico Inferiore, Poincicco, fino al torrente Meduna. Fonte: elaborazione Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, DPIA Università di Udine, da Ortofoto e Quadro della Componente strategica di Livello intermedio, STL 01.

L'area interessa il sistema insediativo sviluppatosi lungo il **principale asse infrastrutturale est-ovest della media pianura friulana**, ovvero la SS 13 Pontebbana (e la parallela ferrovia Venezia-Udine) tra Casarsa della Delizia e Fiume Veneto. L'ambito si configura come un corridoio lineare caratterizzato dalla **compresenza di attività commerciali, produttive e artigianali**, insediamenti residenziali a bassa densità e aree dismesse in contesti agricoli-periurbani.
Lo sviluppo progressivo del sistema insediativo ha determinato **condizioni di frammentazione paesaggistica e funzionale**, con una successione di lotti produttivi e commerciali che richiede oggi una visione unitaria delle trasformazioni, nell'ottica della qualificazione dell'asse infrastrutturale, incrementandone la fruibilità multifunzionale e multimodale, sia a scala locale che sovralocale.
Sarà importante definire **strategie coordinate di rigenerazione, orientate soprattutto alla ricomposizione urbana** dei vari tessuti e degli insediamenti presenti (i), prestando attenzione al

miglioramento dello spazio pubblico e dei margini stradali (ii), nonché all'integrazione delle infrastrutture verdi e blu esistenti (iii) (torrente Fiume e altri corsi d'acqua minori di risorgiva che attraversano longitudinalmente l'ambito) oltre che del sistema insediativo esistente (iv).
In questo senso risulta rilevante anche la rigenerazione delle aree dismesse di tipo industriale, tra cui spicca per dimensioni l'ex Ideal Standard di Orcenico Inferiore (cfr. il *Masterplan Sviluppo Impresa* FVG) e gli interventi di mitigazione ambientale e paesaggistica del corridoio infrastrutturale.

• Una seconda Area di rigenerazione territoriale è individuata nel settore centro-orientale del STL, in corrispondenza del sistema periurbano altamente frammentato localizzato lungo il margine settentrionale della conurbazione pordenonese. L'ambito è delimitato a sud dal corridoio commerciale di viale Venezia, a ovest dalla Zona Industriale Le Forcate, a nord da Roveredo in Piano e ad est dalla frazione di Fregona. Concorrono a caratterizzare l'ambito diversi comparti produttivi, più o meno consolidati (es. la zona industriale Le Forcate, il cluster di Borgonuovo, i sistemi diffusi presso l'Aviocampo La Comina), siti estrattivi in contesto agricolo parzialmente dismessi, discariche e siti degradati di varia natura, insediamenti residenziali sparsi di matrice rurale.
Per una descrizione più dettagliata dell'ambito, si veda il Focus sottostante.

Articolazione della strategia

Focus Area di rigenerazione territoriale. Paesaggio produttivo di Pordenone Nord



Fig 6.3. L' Area di rigenerazione territoriale del centro abitato nell'area a nord dei centri abitati di Pordenone e Cordenons che comprende un ex caserma, un'area dismessa degradata e un agglomerato industriale. 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 01

L'ambito interessa un **sistema periurbano altamente frammentato** localizzato **lungo il margine settentrionale della conurbazione pordenonese**, delimitato a sud dal corridoio commerciale di viale Venezia, a ovest dalla Zona Industriale Le Forcate, a nord da Roveredo in Piano e ad est dalla frazione di Fregona.
Concorrono a formare l'ambito diversi comparti produttivi, più o meno consolidati (es. la già citata zona industriale Le Forcate, il cluster di Borgonuovo, i sistemi diffusi presso l'Aviocampo La Comina), siti estrattivi in contesto agricolo parzialmente dismessi, discariche e siti degradati di varia natura, insediamenti residenziali sparsi di matrice rurale.
La concentrazione di tali elementi disegna un **paesaggio produttivo economicamente strategico**, ben inserito nella **realtà industriale pordenonese**, ma che necessita di **interventi coordinati di**

rigenerazione territoriale mirati alla ricomposizione dei sistemi urbani e degli spazi aperti presenti, anche sfruttando le opportunità date dalla compresenza nell'ambito stesso di infrastrutture verdi strategiche (es. il corridoio ecologico – connessione dell'infrastruttura verde e blu di Pordenone Nord) e di nuovi interventi di mobilità (es. la Gronda Nord).
In tale prospettiva, il **rafforzamento della rete ecologica in relazione alle aree produttive esistenti** – sia in termini di riqualificazione edilizio-funzionale dei comparti attivi sia tramite rinaturalizzazione dei sistemi di cave e discariche dismesse – potrà favorire lo sviluppo di un **paesaggio produttivo periurbano di qualità, resiliente e coerente con il contesto territoriale** dell'alta pianura pordenonese.

Aree di rigenerazione urbana e infrastrutturale degli assi commerciali

La componente strategica individua gli assi viari di rilevanza sovralocale che strutturano grandi ambiti commerciali urbani ed extraurbani, caratterizzati da elevati volumi di traffico su gomma e condizioni urbanistico-edilizie problematiche, quali:
i) la commistione degli spazi;
ii) la mancanza di una chiara struttura urbana;
iii) la commistione di più funzioni non integrate o, di contro, l'elevata monofunzionalità di specifici ambiti;
iv) l'elevata impermeabilità dei suoli;
v) l'assenza di elementi naturali;
vi) gli impatti ambientali sull'intorno, causati dalle funzioni insediate e dal traffico veicolare.

Identificazione della componente

• Si individua l'asse commerciale della SS 13, strada statale Pontebbana, dall'altezza di Poincicco (collocato a sud-est rispetto alla conurbazione pordenonese) in direzione ovest, fino al confine occidentale del STL con il Veneto, in corrispondenza di Sacile.
Nel suo tratto orientale, fra Poincicco e il sistema del Meduna, l'asse commerciale è compreso all'interno dell'Area di rigenerazione territoriale del Corridoio Casarsa - Fiume Veneto con il quale devono essere integrate le strategie di intervento (si veda la relativa componente strategica e il Focus di dettaglio).

Articolazione della strategia

La strategia riconosce le criticità determinate dalla presenza di elevati flussi di traffico, dalla commistione degli spazi e dalla debole struttura urbana dell'asse commerciale e propone interventi integrati di rigenerazione urbana, territoriale e infrastrutturale attraverso i seguenti indirizzi:
a) il ridisegno della sezione stradale;
b) il ridisegno dell'assetto complessivo;
c) l'inserimento di elementi di mitigazione ambientale multiscalari.
d) il potenziamento delle connessioni del trasporto pubblico e/o della mobilità ciclabile, ove possibile.

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 identificate nel STL si possono suddividere tra quelle collocate nella porzione occidentale e quelle nella porzione orientale.

Nella porzione occidentale si identificano:
• Caserma Franco Martelli - Muro dei Martiri fucilati, al confine settentrionale di Pordenone;
• la Caserma Monti, a nord di Pordenone, lungo la SR 251, parte dell'Area di rigenerazione territoriale Paesaggio produttivo di Pordenone Nord;
• la Base missilistica HAWK, a sud-est di Fontanafredda;
• la Caserma Girolamo da Sacile, all'interno del tessuto insediativo di Sacile.

Nella porzione orientale si identificano:
- l'Area lancio base missilistica NIKE, a sud-est di Cordovado;
- l'Area comando base Nike Hercules, a sud di Cordovado;
- la Casermetta Golena al Tagliamento - Rifugio Carbona, a sud-est di San Vito al Tagliamento e in prossimità del fiume Tagliamento;
- la Casermetta Rosa, a est di San Vito al Tagliamento e in prossimità del fiume Tagliamento;
- le Palazzine di Valvasone Arzene, al confine nord-occidentale del centro abitato;
- la Caserma Tagliamento, a nord-ovest di Valvasone Arzene.

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 la Caserma Monti, collocata all'interno dell'Area di rigenerazione territoriale "Paesaggio produttivo di Pordenone Nord" si veda la relativa componente strategica e il Focus di dettaglio per l'integrazione delle strategie.

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:
- la **zona industriale Ponte Rosso**, a nord-est rispetto al centro urbano di San Vito al Tagliamento e in prossimità del fiume Tagliamento;
- l'**area produttiva a sud di Pordenone, in località Vallenoncello**, collocata tra il corso del Meduna e quello del Noncello;
- l'**area produttiva a est di Porcia**, in località Bagnador, a sud della SS 13 Pontebbana;

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

Lo STL 09 non comprende Polarità turistiche (Fig. 5.2): i principali riferimenti sono i centri con musei di interesse regionale, a Pordenone e nel settore orientale, collegati da una RECIR che forma una maglia fitta in tutta la pianura e la connette alla pedemontana e al Tagliamento.

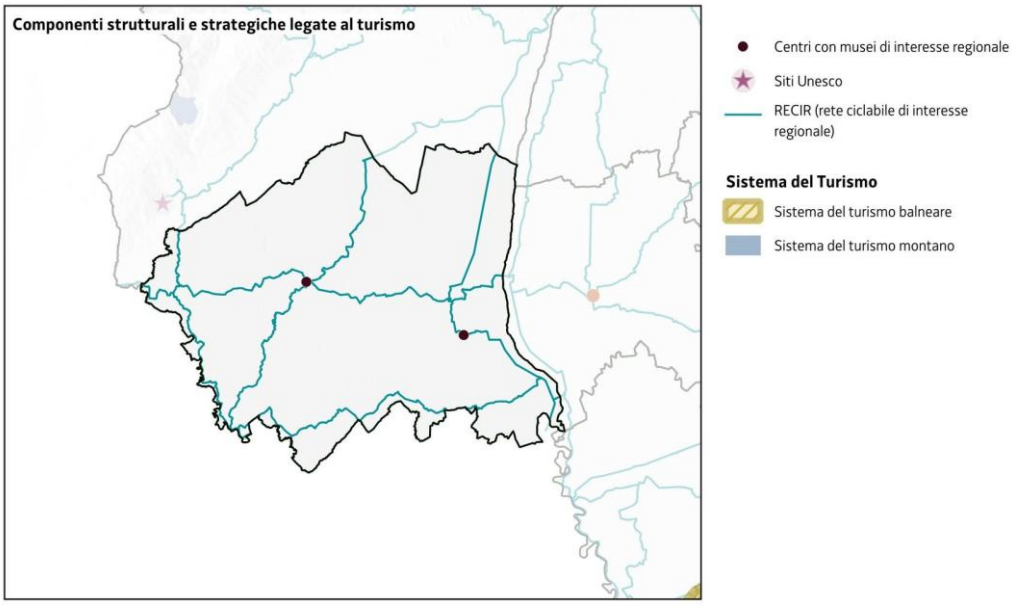


Fig. 5.2. Componenti strutturali e strategiche legate al turismo nello STL 09: centri con musei di interesse regionale e RECIR. *Elaborazione Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, DPIA Università di Udine.*

6.3. Componenti strategiche del Sistema Verde e blu

Le componenti strategiche del Sistema Verde e blu sono articolate in diverse tipologie di intervento, finalizzate al rafforzamento della connettività ecologica e alla realizzazione di una rete territoriale integrata particolarmente rilevante in un contesto di urbanizzazione diffusa quale quella del Pordenonese.

L'**Ampliamento dell'infrastruttura verde e blu** interessa diversi ambiti di rilevanza ecologica, tra cui il Lago Premarine e i Prati Burovich al confine meridionale con il Veneto, il fiume Livenza, il sistema Val Grande–Risorgive dell'Orsaria e diversi tratti del fiume Tagliamento, lungo i margini orientale e sud-orientale del STL. La strategia mira a consolidare il valore ecologico di questi ambiti e a rafforzarne le connessioni con la rete verde e blu regionale.

La componente dei **Bacini di connettività ecologica** individua due importanti ambiti nella porzione centrale del STL, il primo tra Fiume Veneto, San Vito al Tagliamento, Villotta e Azzano Decimo e il secondo in prossimità della confluenza tra Meduna e Cellina, per i quali si prevede di valorizzare degli elementi naturali esistenti e incrementarne la continuità ecologica.

Sulla base delle precedenti, le **Connessioni dell'infrastruttura verde e blu** individuano direttrici ecologiche che collegano trasversalmente i principali sistemi naturali del territorio, ovvero i corridoi fluviali del Meduna, Cellina, Tagliamento, Livenza e Noncello, puntando a connettere le aree naturali protette e i nuclei di biodiversità, integrandoli con le reti ecologiche locali e regionali. A questo si aggiunge l'**Ampliamento delle fasce ecologiche lungo i corridoi fluviali**, che interessa tratti del corso del Meduna e del torrente Cosa includendo ove possibile i terreni non edificati prossimi agli alvei, per rafforzare la continuità ecologica e la protezione degli ecosistemi ripariali.

Completano il quadro delle strategie le **Fasce naturali di mitigazione e protezione**, che interessano i margini delle aree produttive di Ponte Rosso, Vallenoncello, Bagnador e il comparto produttivo a nord di Pordenone, per le quali si prevede la realizzazione di fasce ecologico-funzionali per mitigare gli impatti delle attività produttive e migliorare l'integrazione ambientale e paesaggistica degli insediamenti.

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 (che comprende, al suo interno, l'Ambito delle aree naturali protette e l'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 **Lago Premarine e i Prati Burovich**, al confine meridionale del STL con il Veneto;
- il **fiume Livenza** nel tratto tra San Giovanni di Livenza e Ghirano, al confine sud-occidentale del STL;
- il **fiume Livenza** nel tratto a nord di Sacile, al confine occidentale del STL;
- la **Smorta di Cavolano**, a sud di Sacile, al confine occidentale del STL;
- il sistema **Val Grande - Risorgive dell'Orsaria**, a nord-est di Sacile;
- il **fiume Tagliamento, nella porzione a nord di San Vito al Tagliamento**, lungo il confine orientale del STL, in relazione con il contermine STL 04 e fino all'estremità nord-orientale dello stesso, dove prosegue nei contermini STL 08 e 06;
- il **fiume Tagliamento nella porzione da Morsano al Tagliamento verso sud**, lungo il confine sud-orientale del STL e in relazione con il contermine STL 04;
- le **Isole golenali sul Tagliamento**, nel settore sud-orientale di San Vito al Tagliamento in relazione con il contermine STL 04.

Articolazione della strategia

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

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 le seguenti situazioni territoriali:

- il **corso del Meduna, a sud dei Magredi del Cellina e di quelli di Pordenone** (facenti parte dell'Ambito delle aree naturali protette, cfr. la relativa componente strutturale), fino al confine con il Veneto nel margine meridionale del STL;
- il **torrente Cosa**, nel suo sviluppo e in particolare in questo STL **nel tratto di confluenza nel fiume Tagliamento**, nel settore nord-orientale del STL, al confine con il contermine STL 08.

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.

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 due bacini di connettività ecologica, collocati entrambi nella porzione centrale del STL:
• il bacino di connettività **nell'area centrale tra Fiume Veneto, San Vito al Tagliamento, Villotta e Azzano Decimo,** nella porzione sud-orientale del STL. Il bacino mira a valorizzare le aree presenti appartenenti all'Ambito della tutela ambientale, con una prevalenza di prati stabili (Ambito delle aree della connettività ecologica), il bosco Torrate e le sorgenti del rio Vignella (Ambito delle aree naturali protette) implementandole per aumentare la valenza ecologica dell'area. Sono parte del bacino i Laghi di Fipsas di Cesena e Tajedo.
• un secondo bacino è individuato nella **porzione centro-settentrionale del STL, in prossimità della confluenza fra il Meduna e il Cellina,** intercluso fra due Ambiti delle Aree naturali protette qui collocate e attraversato da una connessione dell'Infrastruttura verde e blu (cfr. la relativa componente strategica).

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.

Connessioni contermini dell'infrastruttura verde e blu

La componente strategica individua gli elementi di connessione ecologica tra l'Infrastruttura verde e blu regionale e i territori contermini: per questo STL con la regione Veneto (in altri contesti regionali con la Slovenia e l'Austria). Le connessioni regionali sono state confrontate con gli elementi dei territori contermini utilizzando il seguente documento:
• Piano Territoriale Regionale di Coordinamento PTR, Regione Veneto, Tavola 02 Biodiversità (disponibile su https://nextcloud.regione.veneto.it/index.php/s/zgmqxNqaY4L9yy8).

Identificazione della componente
La componente strategica individua le seguenti situazioni territoriali:
• nella porzione sud-orientale del STL, la connessione che si sviluppa **dalla confluenza del Livenza e del Meduna, in località Ghirano e Rivarotta, a sud verso la regione Veneto**, collegandosi al sistema della rete ecologica veneta oltreconfine (Aree nucleo e Corridoi ecologici). La porzione del Meduna qui considerata è inclusa in un più ampio Ambito delle aree della connettività ecologica (cfr. la relativa componente strutturale).
• una ulteriore connessione è identificata nella porzione centro-meridionale del STL. La connessione si sviluppa **dal Bacino di connettività ecologica nella porzione centrale del STL** (tra Fiume Veneto, San Vito al Tagliamento, Villotta e Azzano Decimo), con uno sviluppo verso sud in prossimità di **Sesto al Reghena e proseguendo nel contermine territorio veneto**, connettendo la rete ecologica con quella oltre il confine (Aree nucleo e corridoi ecologici).

Articolazione della strategia
La strategia prevede di implementare e/o rafforzare la connettività ecologica tra gli elementi ricadenti nell'ambito delle Aree naturali protette e/o in quello delle Aree della connettività ecologica con le aree di valore ecologico presenti nei territori contermini (Veneto, Slovenia e Austria) tramite la creazione di infrastrutture verdi e blu di grande scala, da declinarsi nei diversi contesti intercettati (urbani, periurbani, agricoli, etc.).

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, da ovest verso est, nel territorio del STL:

- la connessione che collega **Meduna e Livenza**, da Brugnera verso Prata di Pordenone, nella porzione sud-occidentale del STL;
- la connessione che si sviluppa nella porzione settentrionale del STL, in particolare **lungo il margine settentrionale della conurbazione pordenonese**. La connessione proviene dal contermine STL 08 e dal bacino di connettività qui presente. A sud del tessuto insediativo dei centri di Ranzano, Romano e Vigonovo, attraversa il margine nord del tessuto insediativo della conurbazione pordenonese, fino al Bacino di connettività ecologica del Cellina (cfr. la relativa componente strategica). La connessione presenta uno sviluppo parallelo alla frangia di contenimento dell'espansione urbana qui identificata (anche in questo caso, cfr. la relativa componente strategica), con la quale si può prevedere un potenziamento delle strategie;
- la connessione che, **dal Cellina (in prossimità del vicino bacino di connettività ecologica) si sviluppa verso est**, intercettando i centri di Arzene e Valvasone, fino al Tagliamento, verso il contermine STL 04;
- la connessione che, dal connettivo lineare del fiume Livenza (nell'estremità orientale della conurbazione pordenonese, a sud di Ranzano, **attraversa trasversalmente il sistema naturale del rio Sentirone e la Valle del Noncello**, **fino al nucleo di Vallenoncello e al sistema del Meduna.** Da qui prosegue con un ulteriore sviluppo verso sud, verso Azzano Decimo e terminando nel Bacino di connettività ecologica nell'area centrale tra Fiume Veneto, San Vito al Tagliamento, Villotta e Azzano Decimo, nella porzione sud-orientale del STL.
- la connessione che, dal Bacino di connettività ecologica di cui sopra, **si sviluppa verso est, attraversando il tessuto insediativo di San Vito al Tagliamento, la zona industriale Ponte Rosso**, per poi giungere in prossimità del Tagliamento e del contermine STL 04.
- La connessione che si sviluppa dal Bacino di connettività ecologica di cui sopra, **in direzione sud, verso Sesto al Reghena verso il confine meridionale del STL** e il territorio contermine della Regione Veneto.

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.). 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:

- la **zona industriale Ponte Rosso**, a nord-est rispetto al centro urbano di San Vito al Tagliamento e in prossimità del fiume Tagliamento;
- l'**area produttiva a sud di Pordenone, in località Vallenoncello**, collocata tra il corso del Meduna e quello del Noncello;
- l'**area produttiva a est di Porcia**, in località Bagnador, a sud della SS 13 Pontebbana;

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 sono orientate al miglioramento dell'accessibilità territoriale, al rafforzamento dei collegamenti sovraregionali e a una maggiore integrazione tra le diverse modalità di trasporto.
Le **Connessioni delle infrastrutture viarie** individuano una serie di nuovi tracciati finalizzati a migliorare la continuità della rete e a superare le criticità legate all'attraversamento dei centri abitati, tra i quali emergono per importanza la Gronda nord di Pordenone, la Bretella sud di Pordenone (raccordo Vallenoncello) e la Bretella di Roveredo in Piano, oltre al nuovo ponte sul Meduna.
La strategia rivolta al **Potenziamento di tratte ferroviarie per il trasporto pubblico** interessa la linea Sacile–Gemona, con particolare riferimento alla riattivazione della tratta fino a Maniago, e la linea Venezia–Udine, tra Sacile e Casarsa della Delizia, con l'obiettivo di rafforzare il servizio ferroviario e le relazioni territoriali regionali e sovraregionali. In questa prospettiva si inserisce anche il **Rafforzamento dei collegamenti contermini** che interessa in particolare la SS 13 e la SR 463 verso i rispettivi territori veneti.
La componente del **Rafforzamento dell'intermodalità per il trasporto persone** individua nelle stazioni ferroviarie di Sacile, Pordenone e Casarsa della Delizia i principali nodi su cui intervenire per favorire una maggiore integrazione funzionale e spaziale tra le diverse modalità di spostamento, con particolare attenzione alla mobilità sostenibile urbana ed extraurbana. Il rafforzamento **dell'intermodalità per il trasporto merci** è previsto presso l'interporto di Pordenone.

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 i seguenti tracciati:
- Gronda nord di Pordenone, con uno sviluppo dalla conurbazione pordenonese verso Villa d'Arco e, a ovest, la confluenza fra il Meduna e il Cellina;
- Bretella sud di Pordenone (raccordo Vallenoncello).
- Bretella di Roveredo in Piano;
- Ponte sul Meduna;
- Variante di Casarsa della SS 13, a nord del tessuto insediativo di Casarsa;
- Bretella di San Vito al Tagliamento, a sud rispetto al centro di San Vito;
- Circonvallazione di Paisiano di Pordenone;
- Collegamento fra la SP 48 e la SP9, nel settore meridionale del STL, in località Cecchini e Pradolino.

Articolazione della strategia nel STL e relative progettualità
La strategia è finalizzata alla realizzazione delle connessioni sopra individuate 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:

- il tratto della linea Sacile-Gemona che ricade in questo STL, da Sacile verso nord per giungere nel contermine STL 08. La riattivazione di questa tratta ferroviaria, in particolare nel tratto fino a Maniago, è di particolare rilevanza per il rafforzamento delle relazioni regionali e sovraregionali e per il collegamento con il sistema naturale delle Dolomiti e il sito UNESCO qui presente.
- la linea Udine-Venezia, che attraversa longitudinalmente il STL, da ovest a est, da Sacile fino a Casarsa della Delizia.

Articolazione della strategia

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

Rafforzamento dei collegamenti contermini (mobilità su gomma ferro)

La componente strategica individua gli assi viari e ferroviari di rilevanza sovraregionale, che rappresentano le direttrici di collegamento con i territori contermini, per questo STL con la regione Veneto.
Gli assi regionali sono stati confrontati con gli elementi dei territori contermini 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 i seguenti assi:

- la **SS 13** che, a ovest di Sacile, si sviluppa nel territorio veneto, in direzione Conegliano;
- la **SR 463** nella porzione sud-orientale del STL, in prossimità di Cordovado, che si sviluppa nel contermine territorio Veneto, in direzione Portogruaro.

Articolazione della strategia

La strategia prevede il consolidamento e il potenziamento dei tracciati viari lungo le direttrici di collegamento con i territori contermini della regione Veneto e dell'Austria, con l'obiettivo di favorire la connessione e gli spostamenti su gomma e ferro alla scala sovraregionale e transnazionale.

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

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 strategica individua i seguenti nodi ferroviari:

a) la stazione ferroviaria di Sacile, lungo le linee Venezia-Udine e Sacile-Osoppo-Gemona, quest'ultima da potenziare;
b) la stazione ferroviaria di Pordenone, lungo la linea Venezia-Udine);
c) la stazione ferroviaria di Casarsa, lungo la linea Venezia-Udine.

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.

Rafforzamento dell'intermodalità per il trasporto merci

La componente strategica individua i nodi ferroviari esistenti di interesse regionale connessi ai poli intermodali nazionali e regionali, posizionati strategicamente in relazione a differenti assi di percorrenza del territorio, come nodi di cui rafforzare l'intermodalità.

Identificazione della componente
• La componente strategica individua **l'interporto di Pordenone**, nel settore sud-orientale rispetto al nucleo urbano.

Articolazione della strategia
La strategia prevede una maggiore integrazione funzionale e spaziale delle modalità di spostamento differenti che confluiscono in tali nodi, con particolare attenzione alla valorizzazione degli spostamenti merci su ferro rispetto a quelli su gomma, a scala urbana ed extraurbana.

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 **fiume Livenza** nel tratto a nord di Sacile, al confine occidentale del STL con il contermine **STL 08**;
- il **fiume Tagliamento, nella porzione a nord di San Vito al Tagliamento**, lungo il confine orientale del STL, in relazione con il contermine **STL 04** e fino all'estremità nord-orientale dello stesso, dove prosegue nei contermini **STL 08 e 06**;
- il **fiume Tagliamento nella porzione da Morsano al Tagliamento verso sud**, lungo il confine sud-orientale del STL e in relazione con il contermine **STL 04**;
- le **Isole golenali sul Tagliamento**, nel settore sud-orientale di San Vito al Tagliamento in relazione con il contermine **STL 04**.

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 Cosa**, nel suo sviluppo e in particolare in questo STL **nel tratto di confluenza nel fiume Tagliamento**, nel settore nord-orientale del STL, al confine con il contermine **STL 08**.

Connessioni dell'infrastruttura verde e blu

Si individuano le seguenti Connessioni dell'infrastruttura verde e blu del STL in relazione con i territori contermini:

- la connessione che si sviluppa nella porzione settentrionale del STL, in particolare **lungo il margine settentrionale della conurbazione pordenonese**. La connessione proviene dal contermine **STL 08** e dal bacino di connettività qui presente. A sud del tessuto insediativo dei centri di Ranzano, Romano e Vigonovo, attraversa il margine nord del tessuto insediativo della conurbazione pordenonese, fino al Bacino di connettività ecologica del Cellina (cfr. la relativa componente strategica). La connessione presenta uno sviluppo parallelo alla frangia di contenimento dell'espansione urbana qui identificata (anche in questo caso, cfr. la relativa componente strategica), con la quale si può prevedere un potenziamento delle strategie;
- la connessione che, **dal Cellina (in prossimità del vicino bacino di connettività ecologica) si sviluppa verso est**, intercettando i centri di Arzene e Valvasone, fino al Tagliamento, verso il contermine **STL 04**;
- la connessione che, dal Bacino di connettività ecologica di cui sopra, **si sviluppa verso est, attraversando il tessuto insediativo di San Vito al Tagliamento, la zona industriale Ponte Rosso**, per poi giungere in prossimità del Tagliamento e del contermine **STL 04**.

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

Strategie per migliorare l'accessibilità al sistema della mobilità

Potenziamento di tratte ferroviarie per il trasporto pubblico

- Il Potenziamento di tratte ferroviarie per il trasporto pubblico in relazione con i territori contermini si identifica nel STL nel **tratto della linea Sacile-Gemona** che ricade in questo STL, da Sacile verso nord per

giungere nel contermine **STL 08**. La riattivazione di questa tratta ferroviaria, in particolare nel tratto fino a Maniago, è di particolare rilevanza per il rafforzamento delle relazioni regionali e sovraregionali e per il collegamento con il sistema naturale delle Dolomiti e il sito UNESCO qui presente.

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 identificano i seguenti Ampliamenti dell'infrastruttura verde e blu:

- il **Lago Premarine e i Prati Burovich**, al confine meridionale del STL con il **Veneto**;
- il **fiume Livenza** nel tratto tra San Giovanni di Livenza e Ghirano, al confine sud-occidentale del STL con il **Veneto**;
- la **Smorta di Cavolano**, a sud di Sacile, al confine occidentale del STL con il **Veneto**.

Connessioni contermini dell'infrastruttura verde e blu

Si individuano le seguenti Connessioni dell'infrastruttura verde e blu del STL in relazione con i territori contermini sovra-regionali:

- nella porzione sud-orientale del STL, la connessione che si sviluppa **dalla confluenza del Livenza e del Meduna, in località Ghirano e Rivarotta, a sud verso la regione Veneto**, collegandosi al sistema della **rete ecologica veneta oltreconfine** (Aree nucleo e Corridoi ecologici). La porzione del Meduna qui considerata è inclusa in un più ampio Ambito delle aree della connettività ecologica (cfr. la relativa componente strutturale).
- nella porzione centro-meridionale del STL. La connessione si sviluppa **dal Bacino di connettività ecologica nella porzione centrale del STL** (tra Fiume Veneto, San Vito al Tagliamento, Villotta e Azzano Decimo), con uno sviluppo verso sud in prossimità di **Sesto al Reghena e proseguendo nel contermine territorio veneto**, connettendo la rete ecologica con quella oltre il confine (Aree nucleo e corridoi ecologici).

Ampliamento delle Fasce ecologiche lungo i corridoi fluviali

- L'Ampliamento delle fasce ecologiche lungo i corridoi fluviali in relazione con i territori contermini sovra-regionali si identifica nel STL lungo il **corso del Meduna, a sud dei Magredi del Cellina e di quelli di Pordenone** (facenti parte dell'Ambito delle aree naturali protette, cfr. la relativa componente strutturale), fino al confine con il **Veneto** nel margine meridionale del STL.

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

Strategie per migliorare l'accessibilità al sistema della mobilità

Potenziamento di tratte ferroviarie per il trasporto pubblico

- Il Potenziamento di tratte ferroviarie per il trasporto pubblico in relazione con i territori contermini si identifica nel STL nella **linea Udine-Venezia**, che attraversa longitudinalmente il STL, da ovest (dal **Veneto**) a est (dove entra nel contermine **STL 04**), da Sacile fino a Casarsa della Delizia.

Rafforzamento dei collegamenti contermini (mobilità su gomma ferro)

Per il consolidamento miglioramento della mobilità in relazione con i territori sovra-regionali contermini si identificano i seguenti elementi di Rafforzamento dei collegamenti contermini (mobilità su gomma ferro):

- la **SS 13** che, a ovest di Sacile, si sviluppa nel **territorio Veneto**, in direzione Conegliano;

• la **SR 463** nella porzione sud-orientale del STL, in prossimità di Cordovado, che si sviluppa nel contermine **territorio Veneto**, in direzione Portogruaro.

8. SCHEMA STRATEGICO DI SINTESI

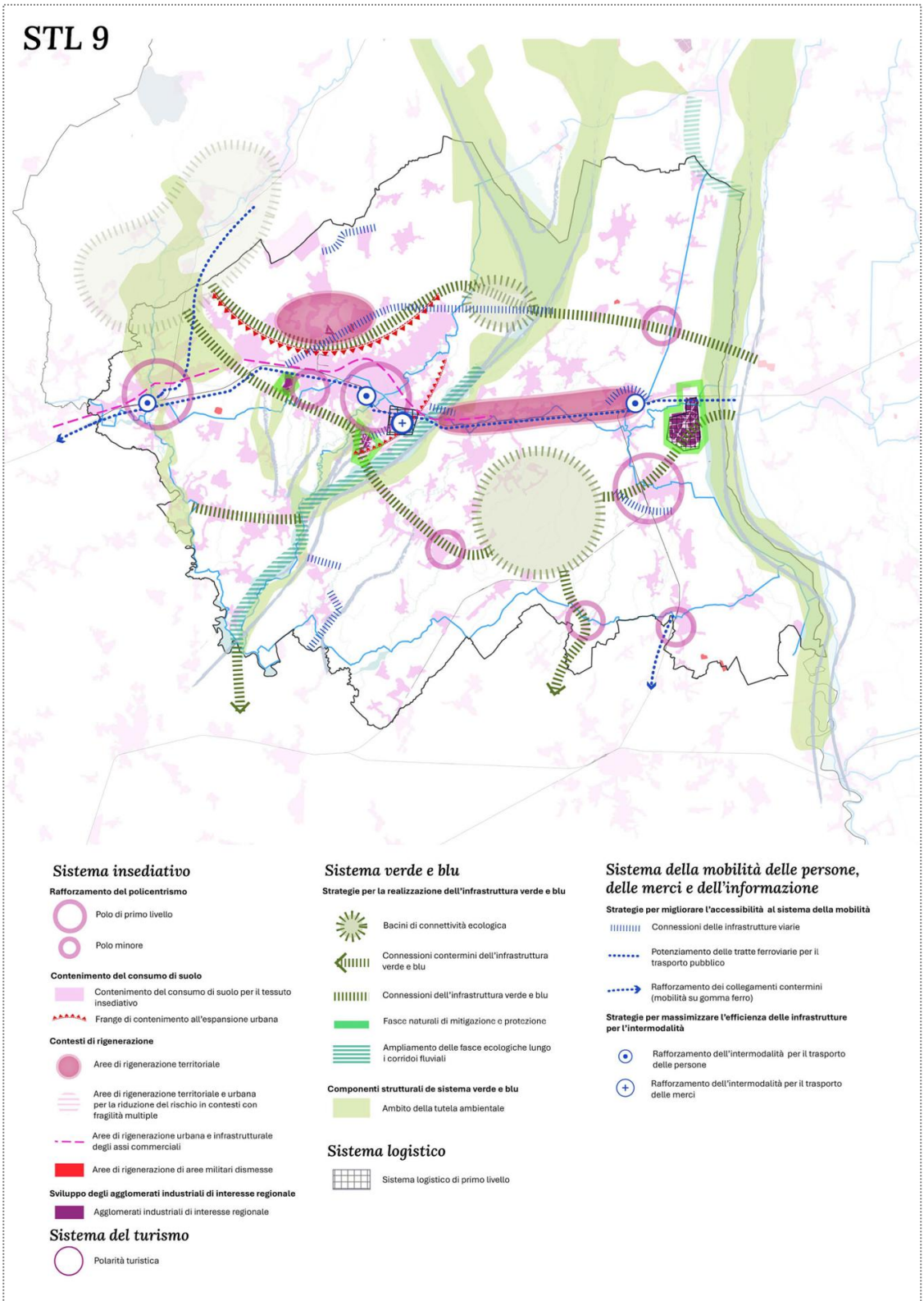


Fig. 8.1. Schema di sintesi delle Componenti strategiche di Livello intermedio, Sistema Territoriale Locale 09. Elaborazione Gruppo di ricerca USt Urbanistica e Sistemi territoriali, responsabile scientifica prof.ssa G. Fini, DPIA Università di Udine.

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.

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 09* Quadro della componente strategica. Allegato B - Carta di identità territoriale Pordenone e Bassa pianura, Elaborato 07.9B, 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 09 Quadro della componente strutturale. Allegato A - Carta di identità territoriale Pordenone e Bassa pianura, Elaborato 07.9A, luglio 2026.