



REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA



# PGT

Piano del Governo del Territorio - Raumordnungsplan

# Regionales Gebietsstrategie- dokument - Ausgabe I



Oktober 2012



**ZENTRALDIREKTION FÜR INFRASTRUKTUREN, MOBILITÄT, RAUMPLANUNG UND ÖFFENTLICHE ARBEITEN**

Dr. Dario DANESE

Zentraldirektor

Ing. Luciano AGAPITO

Vize-Zentraldirektor

Das Dokument ist von der durch Dekret Nr. 1658 vom 30.08.2011 des Zentraldirektors für Infrastrukturen, Mobilität, Raumplanung und Öffentliche Arbeiten errichteten Planungsgruppe gemäß Beschluss der Landesregierung Nr. 1012 vom 26.05.2011 erstellt worden.

Projekt verantwortlicher	Arch. Andrea BATTISTONI Raumplanungsservice
Koordinierung der Raumplanungsaktivitäten	Arch. Andrea BATTISTONI Raumplanungsservice
Koordinierung der lokalen Raumplanungssysteme (RPS)	Arch. Erika KOSUTA Raumplanungsservice
Koordinierung der strategischen Umweltbewertung	Ing. Giulio PIAN Raumplanungsservice
Technisch-administrative Mitarbeiter	Ing. Barbara CECCHINI Geom. Cristina COLUSSI Arch. Daniel JARC Arch. Alice MARTINELLI Dr. Enrico MONTI Arch. Elettra PITACCO Dr. Emanuela SNIDARO Dr. Luca SUSSICH Ing. Nicola TRIPANI Arch. Pierpaolo ZANCHETTA Raumplanungsservice
Danksagungen	Universität Triest – für Beratung bei der raum-wirtschaftlichen Untersuchung Universität Udine - für Beratung bei methodologischen Untersuchungsaspekten



REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ,  
PIANIFICAZIONE TERRITORIALE e LAVORI PUBBLICI

# **RAUM- ORDNUNGS- PLAN**

**Regionales Gebietsstrategiedokument  
Ausgabe I**

**Oktober 2012**



**Ausgabe I**



<b>1.</b>	<b>Vorwort .....</b>	<b>11</b>
<b>1.1.</b>	<b>Die Leitlinien für den PGT .....</b>	<b>11</b>
<b>2.</b>	<b>Die strategische Komponente des PGT.....</b>	<b>12</b>
<b>3.</b>	<b>Die regionale und europäische Politik und die Programme .....</b>	<b>14</b>
<b>4.</b>	<b>Übersicht der laufenden Projekte und SWOT-Analyse .....</b>	<b>17</b>
<b>4.1.</b>	<b>Von den Leitlinien zur Definition der Ziele und Gebietsstrategien des PGT .....</b>	<b>17</b>
4.1.1.	Laufende Projekte .....	18
<b>4.2.</b>	<b>Zusammenfassung der SWOT-Analyse.....</b>	<b>20</b>
4.2.1.	Die Stärken .....	20
4.2.2.	Die Schwächen.....	21
4.2.3.	Möglichkeiten.....	23
4.2.4.	Bedrohungen .....	24
<b>4.3.</b>	<b>Vision und strategische Szenarien .....</b>	<b>24</b>
4.3.1.	Referenzszenario: Plattform der nachhaltigen euroregionalen Entwicklung.....	25
<b>5.</b>	<b>Strategische Politiken, Ziele und Aktionen des PGT .....</b>	<b>27</b>
<b>5.1.</b>	<b>Strategische Politik Nr.1: Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit der Regionen als Verbesserung der Qualität der Mobilität und der Produktion .....</b>	<b>28</b>
<b>5.2.</b>	<b>Strategische Politik Nr. 2 Schutz und Aufwertung der Ressourcen und Vermögenswerte der Region durch die Aufrechterhaltung des Gleichgewichts bei den Ansiedlungen zwischen Bedürfnissen der Landnutzung für menschliche Aktivitäten und den Schutz der ökologischen und umweltlichen Werte, dem Schutz der Umwelt und vor natürlichen Gefahren.....</b>	<b>32</b>
<b>5.3.</b>	<b>Strategische Politik Nr. 3 Qualität und Umstrukturierung der Region (vom Polyzentrismus zum System Region).....</b>	<b>35</b>
<b>6.</b>	<b>Die lokalen territorialen Systeme (STL):.....</b>	<b>42</b>
<b>6.1.</b>	<b>Eine neue Territorialstruktur als Strategie des DTSR .....</b>	<b>42</b>
<b>6.2.</b>	<b>Von funktionierenden Stadtnetzwerken zur „territorialen Plattform“ .....</b>	<b>42</b>
6.2.1.	Einsparungen im Flächenverbrauch .....	42
6.2.2.	Struktur der „territorialen Plattform“ .....	44
<b>6.3.</b>	<b>Ermittlung der Top-Level-Zentren.....</b>	<b>46</b>
<b>7.</b>	<b>Die Aufteilung des regionalen Territoriums in LTS.....</b>	<b>49</b>
<b>7.1.</b>	<b>Ermittlung und Abgrenzung der LTS .....</b>	<b>50</b>
<b>8.</b>	<b>Die Gebietskonzepte .....</b>	<b>54</b>

<b>8.1.</b>	<b>Projekt Städtenetze .....</b>	<b>54</b>
8.1.1.	Kontext.....	54
8.1.2.	Ziele.....	55
8.1.3.	Maßnahmen .....	57
<b>8.2.</b>	<b>Projekt Mobilität.....</b>	<b>59</b>
8.2.1.	Kontext.....	59
8.2.2.	Ziele.....	60
8.2.3.	Maßnahmen .....	61
<b>8.3.</b>	<b>Projekt Regionales ökologisches Netz .....</b>	<b>68</b>
8.3.1.	Kontext.....	68
8.3.2.	Ziele.....	70
8.3.3.	Maßnahmen .....	71
<b>8.4.</b>	<b>Projekt für die Entwicklung von Produktionsbetrieben (Industriegebiete und -bezirke, Energie, Hafenanlagen) .....</b>	<b>80</b>
8.4.1.	Kontext.....	80
8.4.2.	Ziele.....	81
8.4.3.	Maßnahmen .....	85
<b>9.</b>	<b>Nachtrag.....</b>	<b>88</b>
<b>10.</b>	<b>Verweise .....</b>	<b>92</b>



# Ausgabe II



<b>Die regionale Governance im Europäischen Kontext .....</b>	<b>1</b>
<b>Die lokalen territorialen Systeme (STL): Von den städtischen Netzen zur "Territorialen Plattform" .....</b>	<b>2</b>
<b>Die Kriterien für die Zusammenfassung der STL .....</b>	<b>3</b>
<b>Legende der Datenblätter .....</b>	<b>4</b>
<b>Datenblatt STL 01.....</b>	<b>6</b>
<b>Datenblatt STL 02.....</b>	<b>12</b>
<b>Datenblatt STL 03.....</b>	<b>18</b>
<b>Datenblatt STL 04.....</b>	<b>24</b>
<b>Datenblatt STL 05.....</b>	<b>30</b>
<b>Datenblatt STL 06.....</b>	<b>36</b>
<b>Datenblatt STL 07.....</b>	<b>42</b>
<b>Datenblatt STL 08.....</b>	<b>48</b>
<b>Datenblatt STL 09.....</b>	<b>54</b>
<b>Datenblatt STL 10.....</b>	<b>60</b>
<b>Datenblatt STL 11.....</b>	<b>66</b>
<b>Zusammenfassung der Aktionen des PGT .....</b>	<b>72</b>



## **1. Vorwort**

### **1.1. Die Leitlinien für den PGT**

Der Regionalausschuss hat mit dem DGR Nr. 563 vom 25.03.2010 das Dokument der Leitlinien für die Bildung des PGT, infolge einiger Gebietsbefragungen genehmigt (Anhörungen im Regionalrat am 13. Januar 2010), bei dem die Vertreter der lokalen Verbände und der anderen Interessenvertreter (Amtsvertreter und fachlichen Kollegen, Umweltschutzverbände und in der Region tätigen Produktionsbranchen) Erklärungen gemacht und Stellung zum ersten Schritt der Städtereform genommen haben.

Im Verlauf des PGT hat das DTDR die Aufgabe, den strategischen regionalen Rahmen für die nachhaltige territoriale Entwicklung auszuarbeiten, auf dessen Basis einerseits Beziehungen und Kooperationstätigkeiten mit anderen regionalen, italienischen und grenzübergreifenden Einrichtungen geschaffen werden und andererseits die Regierungsmaßnahmen und die Gebietsentscheidungen der lokalen (hierarchische) Leitung zu lenken

Das DTSR enthält daher Angaben für die Gebietsplanung, sei es für den überregionalen Bereich, als auch für den lokalen Bereich.

Das Dokument der Leitlinien bestätigt das Hauptziel, auf das der PGT abzielt und unterstützt und fördert die lokalen Initiativen zur Bereicherung der Region, wertet die Vorzüge auf und steigert die Wettbewerbsfähigkeit.

Ein ebenfalls als grundlegend betrachtetes Ziel ist das umfassend qualitative Wachstum des regionalen strukturellen Gefüges zu dem wirksame infrastrukturelle Gerüste/Verbindungen einwirken, angemessene Hotelstandards, um das Kennenlernen und das Nutzen der Region zu fördern, Entwicklung der Sektoren, die das Wirtschaftssystem bilden, auch durch Zurückgreifen auf eine andersartige Konzeption des Verhältnisses von Öffentlichkeit und Privatheit.

Die Leitlinien heben nochmals die Notwendigkeit hervor, Ergebnisse anzustreben, sei es im sozialen Bereich, als auch im Bereich der Unterstützung der Firmen, wodurch Bedingungen für die Entwicklung von Branchen und Bezirken, indem die technologische Modernisierung und die Multifunktionalität zugunsten einer immer mehr durch Forschung und Innovation ergänzten Produktion begünstigt wird.

Der PGT sichert im Zusammenhang mit den umzusetzenden Branchentätigkeiten und den wirtschaftlichen Zielen, die Leistungsziele der territorialen und sozialen Integration (Kohäsion), die qualitative Verbesserung (Gesundheitsschutz und Verbesserung der Leistungsstandards), Schutz der Ressourcen (Nachhaltigkeit).

Die in der Gesamtabfassung des Hauptberichts des PGT dargestellten Leitlinien unterstreichen einige Ziele, die eine erste, im Laufe der Ausarbeitung des PGT zu normierende und entwickelnde Formulierung darstellen, im weitesten Umfang der während der Feinabstimmung- und Interpretationsphase der regionalen Strukturlage entstehenden Ziele, die zu einer Implementierung der Ziele selbst führen.

## 2. Die strategische Komponente des PGT

In der neuen Erscheinung des Instrumentes für die regionale Raumordnung, das von der Gesetzgebung vorgesehen ist und in den Leitlinien umrissen wird, in der geltenden Fassung des DGR 563/2010, stellt sich der PGT vorwiegend als ein insgesamt offener Planungsprozess, der die Gebietsbedürfnisse erfasst und die von vielen hiesigen Einheiten geteilten Anliegen sammelt und die Komposition der kohärenten Gebietsinteressen fördert.

Der formgebenden Strategie des PGT wurden folglich Koordinierungsfunktionen, die eventuelle Adaption der Pläne auf allen Ebenen (lokale Ebene und Branchenebene) zugeschrieben, sowie die Prüfung der Kohärenz mit der regionalen Planung (Regionalprogramm - POR, Programm zur Entwicklung des ländlichen Raums - PSR).

Die Strategien betreffen territoriale Entscheidungen auf regionaler Ebene und werden konstant für die Bewertung ihrer Wirksamkeit überwacht.

Dem PGT unterliegt die Aufgabe der Definition des territorialen Rahmens für die Branchenplanung und die Angaben für die Planung des überregionalen Bereichs.

Zusammengefasst betreffen die Merkmale der strategischen Komponenten des PGT wie folgt:

- die Betrachtung großer Gebietsstrategien;
- die Einigung über Ziele und Tätigkeiten, die fortlaufend mit den Gebietseinheiten geschaffen werden;
- der Konsens mit den institutionellen Ebenen;
- die Suche nach neuen Formen der Sozialpartnerschaften und Kooperationen mit den verschiedenen in der Region vorhandenen Einrichtungen (institutionell und nicht institutionell);
- die Auffassung des Plans als dynamischen Monitoring-Prozess, der spezielle Prioritäten definiert;
- das Achten auf die finanziellen Ressourcen und die Fähigkeit private Investitionen zu fördern.

Die Funktionen des PGT:

- Planung der territorialen Veränderungen, indem die physikalischen-funktionellen Systeme festgestellt werden und maximale Aufmerksamkeit auf die Ressourcen und die Vermögen in Bezug auf den Wert und die Verletzlichkeit gelenkt wird;
- Prüfung der territorialen Kohärenzen, die Koordination der Pläne, Programme und Projekte auf regionaler Ebene durch die Konstitution eines territorialen Rahmenwerks, in dem die wirtschaftlich-finanzielle Planung der Region eingegliedert wird.
- Ausarbeitung der Angaben für die Planung für den überregionalen Bereich und für die Branchenpläne;
- Angebot eines Überblicks der Veränderungen des regionalen Gebiets, wobei der Bedarf an wirtschaftlicher Entwicklung und Schutz der Umweltwerte zusammengeschlossen werden;
- Definition einer adäquaten Kohäsion der Region als globale Ressource und Bedingung für die Entwicklung der lokalen territorialen Systeme (STL).

Sich mit den strategischen Schwerpunkten zu befassen, oder allgemeiner, mit den territorialen Strategien im Bereich des PGT bedeutet, sämtliche Momente und operative Phasen zu behandeln, in denen die "Strategie":

- dazu beiträgt, den zu befolgenden und zu entwickelnden Projektverlauf von Anfang an zu lenken (vom Lesen und der Analyse der Inhalte der Planungsunterlagen, noch bevor der PGT gestartet wird, können in der Tat „Branchen“-Vorhaben und von der Politik zu erreichenden Ziele erkannt werden;
- durch die Leitlinien des LR 22/2009 interpretiert wird, in einer Phase, in der dazu aufgerufen wird, diese als Grundsatzziele der Politik aufzunehmen, Ziele die deshalb die erste Ausrichtung des PGT-Projekts stützen müssen;
- ein Synonym für eine "bedeutende Wahl" ist, d.h. die infrastrukturellen (übergreifenden) mit breiter Anwendung unabdingbarem Vorschauen für eine Zukunftsvision vertritt, die sich für die kommenden 10/20 Jahre große Ziele setzen, um die Region immer attraktiver zu gestalten und, um sie voll und ganz an der europäischen und transnationalen wirtschaftlichen "Geografie" teilhaben zu lassen;
- muss unter der Form der "Agenda der gegenwärtigen Strategien" analysiert werden, um das Erreichen eines interpretativen Zusammenhangs des PGT zu ermöglichen, als "Synthese" aus der Kenntnis der Güter und der Vermögen, sowie der Vorausschauen und Planungen, die bereits in der Region vorgesehen sind. Der interpretative Zusammenhang steht für die Erstellung des Dokuments, das die territorialen Werte der Region bestätigt (die Charta der Werte );
- sich schließlich auffächert und sich in einer Kette von Maßnahmen "verzweigt", die sie Konsolidierung und die Neupositionierung der lokalen territorialen Systeme unterstützen, und zwar entsprechend ihren unterschiedlichen "funktionellen Neigungen", die als Vorbedingung für die Gestaltung der territorialen und großflächigen Planungsinstrumente gelten.

### 3. Die regionale und europäische Politik und die Programme

Der PGT stellt die "Territorialisierung" der regionalen Entwicklungspolitik und der wirtschaftlich-finanziellen Planung dar.

Die Zielsetzungen des PGT werden daher auf der Grundlage der Ziele und der Politik der Planung und der politischen Richtlinien dargestellt, insbesondere:

- Regierungsprogramm des Präsidenten der Region 15.05.2008<sup>1</sup>;
- Politisch-programmatischer Bericht 2012-2012;
- Ziele für den regionalen Strategieplan 2008-2013;
- Regionales operationales Programm (POR - FESR) 2007-2013;
- Regionaler Durchführungsplan (FAS) 2007-2013;
- Programm zur Entwicklung des ländlichen Raums (PSR) 2007 - 2013.
- Insbesondere bei den territorialen Fragen stellt das Programm des Präsidenten die Notwendigkeit heraus, die Umweltsituation, die Verwaltung der Region, die Planung und die Realisierung der großen Infrastrukturen insgesamt neu zu betrachten, so dass ein sozioökonomisches Entwicklungsmodell definiert wird, das von den Prinzipien der Nachhaltigkeit geprägt ist. Ferner weist das Dokument auf die Notwendigkeit der Revision der städtebaulichen Vorschriften hin, sowie eine Neudefinition des zuvor angewandten PTR.

Hinsichtlich der Raumentwicklung gelten für die Region drei fundamentale Schritte:

- die Feststellung der zu schützenden Umwelt- und Landschaftselemente;
- eine Raumplanung, die die Verantwortung der einzelnen Gemeinde mit dem Bedarf verbindet, über die administrative Dimension hinsichtlich der Raumplanung hinausgehen und dabei einer einzigen übergemeindlichen Einrichtung die planerische Verantwortung des Großraums zuzuweisen;
- Festlegung der spezifischen Verfahren für die "großen Veränderungen" (Industriegebiete, Straßen- und Verkehrsnetze, Energieanlagen, usw.) mit zuverlässigem Zeitplan bzgl. der Entscheidung, dem Schutz der Umwelt und Teilnahmegarantien externer Bewertungsstellen.

Die Ziele des PGT verlaufen kohärent zu den gemeinschaftlichen Grundsätzen für die Entwicklung der Region<sup>2</sup>, mit der Lissabon-Göteborg-Strategie<sup>3</sup> und mit den Weisungsdokumenten der diesbezüglichen nationalen Politik<sup>4</sup>.

---

1 Programm des Präsidenten auf der Grundlage dessen vom Regionalrat die LR Nr. 22 vom 03. Dezember 2009 "Verfahren für das Starten der Reform der Raumplanung der Region" genehmigt und ausgearbeitet wurde. Anschließend an eine Phase der Anhörung der Akteure vor Ort (Anhörung vom 13. Januar 2010) wurden die Leitlinien für die Erstellung des Raumordnungsplans und des Umweltberichts mit dem DGR Nr. 563 vom 25.03.2010. Die Gesamtheit dieser Unterlagen konstituiert das formelle Mandat für die Vorbereitung des Raumordnungsplans.

2 das EUREK Europäische Raumentwicklungskonzept (Potsdam 1999) stellt ins Zentrum seiner Ziele die polyzentrische Raumentwicklung und den Aufbau eines neuen Verhältnisses von Stadt und Land, die Gewährleistung des Zugangs zu den Infrastrukturen, sowie die Kenntnis und die Umsetzung eines umsichtigen Managements der Natur und des kulturellen Vermögens.

Die 2007 ausgearbeitete Territoriale Agenda der Europäischen Union bestätigt endgültig die strategische Notwendigkeit, die territoriale Dimension in den "Lissabon-Prozess" einzuführen und richtet ein besonderes Augenmerk auf die Entwicklungsmöglichkeiten, die auf regionaler Ebene entstehen können. Die ermittelten Eigenschaften betreffen die Beachtung der regionalen Identitäten und der territorialen Dimension; die Förderung von wettbewerbsfähigen und innovativen transnationalen regionalen Clustern; neue Formen der Governance zwischen ländlichen und städtischen Gebieten; die Förderung der ökologischen Netze und der Kulturressourcen;



Die in kurzer Zusammenfassung im Europäischen Raumentwicklungskonzept und den anschließenden Überarbeitungen der Territorialen Agenda enthaltenen Ausrichtungen, stellen derzeit die erste Phase der Politik für die Raumentwicklung der EU dar.

Die erste Politik ist auf die Stärkung des europäischen territorialen Zusammenhalts gerichtet, die zweite auf die erneute Stärkung der regionalen Identitäten und auf eine verbesserte Nutzung der Unterschiedlichkeit der Gebiete, während die Dritte eine territoriale Entwicklungsmaßnahme ist, die sich auf die drei wichtigsten Prioritäten stützt: eine polyzentrische und ausgeglichene Entwicklung, eine gute Erreichbarkeit der Infrastrukturen und Dienstleitungen, eine nachhaltige garantierte Entwicklung durch ein umsichtiges Management und den Schutz des Natur- und Kulturguts.

Von der ersten, vom SSSE dargestellten Phase, ging man zu neuen Orientierungen über, die in der Europäischen Strategie 2020 enthalten sind und die als Antwort auf die strukturellen Kritikpunkte entstanden sind, die durch die Finanz- und Wirtschaftskrise hervortraten und stellen eine Kontinuität mit der vergangenen Raumentwicklungspolitik dar, wobei die Aufmerksamkeit auf einige Angaben zu den Sektoren gerichtet wurde, die die Motoren für ein neues Wirtschaftswachstum auf europäischer Ebene starten sollte.

Schließlich die Durchsicht der europäischen Referenzdokumente zu den Politiken, die sich auf das Gebiet auswirken, wobei die Situation der sozialen und wirtschaftlichen Krise, die Europa getroffen hat und die die europäischen Entwicklungsstrategien (Europastrategie 2020) konditioniert berücksichtigt wird, können einige abschließende Betrachtungen gemacht werden, die aus den gemeinschaftlichen Empfehlungen und den der regionalen Dimension angepassten Orientierungen stammen können.

---

die Konsolidierung der transeuropäischen technologischen Netze; die Stärkung des urbanen Polyzentrismus. Ferner werden die Regionen als die am besten geeigneten Einheiten anerkannt, um auf territorialer Ebene zu intervenieren, um ein dauerhaftes Wirtschaftswachstum und einen Beschäftigungszuwachs zu begünstigen.

Die Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt (2007) empfiehlt, einen größeren Gebrauch einer integrierten Politik der städtischen Entwicklung zu machen, die die Bevölkerung und alle lokalen Interessenvertreter in den Planungsprozess miteinbeziehen. Die Handlungsstrategien betreffen die Schaffung von qualitativ hochwertigen öffentlichen Räumen, die Modernisierung der Infrastrukturnetze und die Verbesserung der Energieeffizienz, die proaktive Innovation und die Bildungspolitik, die Sanierung der verfallenen Viertel innerhalb des städtischen Kontextes, die Verbesserung der umgebenden Umwelt, die Verbesserung der Wirtschaft und des lokalen Arbeitsmarkts, die Förderung effizienter und erreichbarer städtischer Verkehrsmittel.

Im Grünbuch zum territorialen Zusammenhalt (2009) ist die Aufmerksamkeit auf die Phänomene der Verstädterung und parallel auf das Thema der Erhaltung der ländlichen Gebiete gerichtet, es werden Maßnahmen zur Bekämpfung der Entvölkerung vorgeschlagen, zur Unterstützung der Erreichbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel und Optimierung des Transports. Schließlich werden die Schlüsselkonzepte definiert, die die Grundlage des territorialen Zusammenhalts bilden: Konzentration, Anbindung und Zusammenarbeit. Man ist der Auffassung, dass diese Begriffe zur Lösung einiger grundlegender Probleme beitragen können, die die harmonische, ausgeglichene und nachhaltige Entwicklung der Europäischen Union behindern, wie die Konzentration der Wirtschaftstätigkeit, in bestimmten Hauptstädten der Staaten und Regionen, Ungleichheiten beim Zugang zu Märkten und Dienstleistungen, sowie das Fehlen von Infrastrukturen und Teilungen aufgrund von nationalen und regionalen Grenzen.

3 Die neuen Ziele der europäischen Politik werden im Dokument "Europa 2020: eine Zukunftsstrategie" dargestellt, in dem die Europäische Kommission, im Bewusstsein der Herausforderung wie der Globalisierungsprozess, den Druck auf die Ressourcen, die Klimaveränderungen und die unaufhaltsame Überalterung der Bevölkerung einen immer ernsteren Charakter annehmen, führte zu den folgenden Prioritäten bei der mittel- bis längerfristigen Strategie: intelligentes, nachhaltiges und umfassendes Wachstum.

4 Ein nützlicher methodischer Referenzpunkt sind die Leitlinien des MIT "Der strategische Plan der Städte als Instrument für die Optimierung der Entwicklungsbedingungen des Wettbewerbs und des Zusammenhalts", die die Städte als bevorzugte Knoten- oder Anziehungspunkte in dem Gebiet identifizieren. Gemäß des Dokument werden Städte dazu aufgerufen, eine Vorreiterrolle an sich, aber auch für die Referenzgebiete einzunehmen und dabei die Eignung und lokalen Gelegenheiten zu betrachten und dabei die Netze der Bündnisse und Ergänzungsfähigkeit mit anderen Städten im nationalen und europäischen Kontext zu planen und zu fördern.

Vor allem die Position der Region im Vergleich zu einigen Zielsetzungen der Europäischen Strategie 2020 zeigt die Fähigkeit die anstehenden Herausforderungen anzunehmen und so einige bereits in der Region vorhandenen Entwicklungsdynamiken zu stärken.

Der Polyzentrismus, d.h. das Netz der regionalen Zentren ist eine dieser Dynamiken. Eine bessere Erreichbarkeit, Anbindung und Umweltqualität des Netzes und der Zentren zu gewährleisten, verbessert die wirtschaftliche Performance des Raums.

Das Schaffen eines Netzes durch das Anbinden der städtischen Funktionen der verschiedenen Zentren erzeugt ein städtisches System, das viel vollständiger ist, einen höheren Stellenwert hat und in der Lage ist, sich mit dem europäischen und globalen System zu verbinden, da es über bessere Eigenschaften verfügt, um der stetig wachsenden internationalen Konkurrenz standzuhalten.

Verfolgen von Politiken, die mit den Eigenschaften und den Missionen der Regionen verbunden sind, d.h. auf den Besonderheiten der einzelnen Orte basieren (*place based policy*), ist eine Vorgabe, die bei der Planung der lokalen Raumsysteme konsolidiert wird.

Die geografische Lage des Friaul-Julisch Venetien stellt einen unzweifelhaften Vorteil vom europäischen Gesichtspunkt aus gesehen dar, sei es aufgrund des Aspektes der Grenzregion, als auch aufgrund des Aspektes der Übergangs-/Anschlussregion.

Die europäischen Kooperationsprogramme entfesseln häufig Entwicklungsdynamiken und stellen eine Ressource dar, die als Priorität für die gemeinschaftliche Politik des territorialen Zusammenhalts geschaltet und entwickelt werden muss.

Auf lokaler grenzübergreifender Ebene wird die Kooperation diversifiziert, wird für jeden Raum subjektiv, basiert auf den lokalen Eigenschaften und Missionen und dem Austausch der wechselseitigen Wettbewerbsvorteile, während auf makroregionaler Ebene die einbezogenen Regionen gemeinschaftliche Interessen suchen und dabei versuchen, eine Funktion in einer größeren Dimension beizubehalten, um eine Randstellung in der europäischen Provinz zu vermeiden und sich an die zentralen Gebiete anzuschließen, um im globalen System mitzuhalten.

Unter diesem Gesichtspunkt übernimmt die logistische Plattform eine strategische Funktion für die Region, die die Fähigkeit hat, zu einer Entwicklungsdynamik zu werden, sei es im grenzübergreifenden Bereich, als auch im transnationalen, durch die gänzliche Realisierung des Hafensystems der oberen Adria und der europäischen Infrastrukturkorridore. In gleicher Weise werden die ICT-Infrastrukturen und die energetischen *Smart Grids* betrachtet.

Das, was schließlich im Kontext der europäischen Politik ans Licht kommt, ist ein anderer besonderer Aspekt der Region, d.h. der Landwirtschaftlichkeit und der Natürlichkeit, die natürlichen und kulturellen landschaftlichen Aspekte, die sich durch die nachhaltige und intelligente Entwicklung und das Wissen der lokalen Tradition verbinden. Diese Bereiche erlangen einen weiteren Wert, wenn sie in eine wirksame ICT-Infrastruktur und in die Tätigkeiten des industrienahen Dienstleistungssektors.

Auf der Ebene des Makrobereichs Poebene-Alpenraum-Küstenbereich sind die folgenden gemeinsamen Zielsetzungen von besonderer Bedeutung, die von den teilhabenden Regionen bei einem entsprechenden interregionalen Entwicklungstreffen festgelegt wurden:

- Gegensatz zur Siedlungsstreuung;
- Umsetzung der Europäischen Landschaftskonvention und der Territorialen Agenda der EU 2020;
- Verfolgen der Zielsetzungen der Alpenkonvention, insbesondere der Protokolle hinsichtlich der Raumplanung, nachhaltigen Entwicklung, Schutz der Natur und der

Landschaft, die als Aufwertung des gemeinsamen alpinen Vermögens verstanden werden und, um sie für die zukünftigen Generationen, auch durch transnationale Kooperationen, zu erhalten;

- Erneuerung der urbanen Funktionen und Neuqualifizierung umfassender Stadtgebiete zur Förderung des sozialen Zusammenhalts;
- Systematische Aufwertung der Naturgebiete und der Schutzgebiete, auch hinsichtlich der Biodiversität und der Multifunktionalität.

## **4. Übersicht der laufenden Projekte und SWOT-Analyse**

### **4.1. Von den Leitlinien zur Definition der Ziele und Gebietsstrategien des PGT**

Die Notwendigkeit der Ausarbeitung einer Übersicht der laufenden Projekte auf regionalem Gebiet, das durch das Instrument der SWOT-Analyse zusammengefasst wird, hat zahlreiche Gründe.

An erster Stelle stehen die Ziele und die strategischen Schwerpunkte, die diese Leitlinien des DGR 563/2010 zur Anpassung und Entwicklung in den anschließenden Phasen der Ausarbeitung den PGT definierten. Sie werden aus einer ersten Territorialisierung der regionalen Planungsdokumente abgeleitet, die auf zum Teil älteren Analysen basieren.

Die gleiche Politik und strategischen Schwerpunkte, die im vorläufigen Bericht des VAS/SUP definiert und von den europäischen Vorgaben angeregt wurden, erforderten eine größere Einordnung, Prüfung und Aktualisierung, vor allem unter dem Gesichtspunkt der Finanzkrise, die seit 2008 alle westlichen Länder getroffen hat und sich dementsprechend auch auf die regionale Wirtschaft auswirkt.

Die von den Leitlinien dargestellten Ziele wurden schließlich erneut geprüft, sei es in Bezug auf den veränderten Konjunkturkontext, als auch hinsichtlich der Genehmigung des Regionalplans der Verkehrsinfrastruktur, der Mobilität, der Waren und der Logistik, der mit dem DPRReg 300 vom 16.12.201 genehmigt wurde.

Dieses Planungsinstrument definiert die mittel- bis langfristigen infrastrukturellen Gerüste der Region, d.h. es stellt einen wesentlichen Bezug für die Ausarbeitung des PGT dar.

Die auf neueren sozioökonomischen Untersuchungen basierende Analyse wird in einem Gemeinschaftsrahmen zusammengefasst, der die vier Hauptthemen des regionalen Kontextes behandelt.

Die folgenden Dynamiken werden, wenn möglich, dass im Vergleich mit den anderen regionalen Einrichtungen bewertet, sei es auf nationaler, als auch auf europäischer Ebene:

- sozioökonomische Aspekte;
- Umwelt und Kultur;
- Raum und Siedlungsstrukturen;
- Infrastrukturen, Mobilität und Energie.

Die Feststellung der aktuellen Phänomene und der länger anhaltenden Strukturphänomene ermöglichte dann die Ausarbeitung einer SWOT-Zusammenfassung für jeden der 4 Themenbereiche.

Die Definition der Indikatoren erfolgte dann unter Berücksichtigung des VAS/SUP-Prozesses, so dass kohärente Indizes mit den allgemeinen Zielsetzungen der Nachhaltigkeit erhalten wurden, die das Hervorheben der Kritikpunkte dem einzelnen Gebiete ermöglichen.

Ein wesentliches Merkmal der SWOT-Analyse ist die Fähigkeit, in effizienter und zusammenfassender Art und Weise die Stärken und Schwächen des regionalen Gebiets aufzuzeigen.

Diese Art der Analyse, die als Bezug die allgemeinen Ziele des von den Leitlinien und dem vorläufigen Bericht des VAS/SUP festgelegten Plans nutzt, stellt die Grundlage für ein besser definiertes Umreißen der Vorgaben für die territoriale Entwicklungspolitik dar.

Das Erkennen der Stärken des regionalen Gebiets, der zu ergreifenden Möglichkeiten, aber gleichzeitig auch der Kritikpunkte und der in Angriff zu nehmenden Bedrohungen stellt einen fundamentalen Moment dar, um eine gemeinsame Vision auszuarbeiten, in der alle territorialen Einheiten aktiv an der Entwicklung der Zukunft der Region mitarbeiten.

Da die Dimension der lokalen Entwicklung von der weltweiten Konkurrenz bedroht wird, bei der sich die großen Unternehmen und territorialen Systeme vergleichen, hängen die Wettbewerbsfähigkeit und der Aufschwung in zunehmendem Maß von der Fähigkeit der Menschen und der Unternehmen ab, bestmöglich alle territorialen Ressourcen zu nutzen.

Daher muss der Gesichtspunkt Grundausrichtung der Zukunftsvision der Region ins Zentrum jeder strategischen Politik den Schutz und die Aufwertung des territorialen Potenzials (Natur- und Kulturressourcen) stellen und das Erkennen des Werts des menschlichen Potenzials und des sozioökonomischen Systems unter dem Gesichtspunkt der Erhaltung (durch Rationalisierung) der erreichten Werte der Lebensqualität der Bevölkerung und der Entwicklung der Unternehmen.

Des Weiteren ist zu beachten, dass in einer globalisierten und unabhängigen Weltwirtschaft die Wettbewerbsfähigkeit auch von der Fähigkeit abhängt, Bindungen zu anderen Gebieten aufzubauen, um ein koordiniertes und nachhaltiges Nutzen der gemeinsamen Ressourcen zu sichern.

Die Kooperation in Verbindung mit den Strömen der Güter und Dienstleistungen, Technologien und des Kapitals wird zu einem immer wichtigeren Faktor für die Raumentwicklung und das langfristige nachhaltige Wachstum.

Aus diesem Grund muss Friaul-Julisch Venetien die Gelegenheit nutzen, ein System der Allianzen zu schaffen, das es dauerhaft ermöglicht, die Wachstumsraten wiederzuerlangen und zu erhalten, die die Region vor der Krise kennzeichneten.

#### **4.1.1. Laufende Projekte**

Im Rahmen der Ausarbeitung des DTSR, neben der Kenntnis über die strukturellen Eigenschaften des regionalen Gebiets, bekommt das Bestimmen der regionalen, sozialen oder ökonomischen Unternehmen eine klare Bedeutung, die am besten mit ihren Ablaufmechanismen den anstehenden Problemstellungen trotzen können. In einer Krisensituation wie der jetzigen können die Entwicklungsmodelle dieser Systeme entscheiden sein, um das gesamte regionale System zu unterstützen.

mit dem Bewusstsein um das regionale Vermögen wird zudem die Fähigkeit verknüpft, den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Unternehmen zuzuhören, so dass Maßnahmen getroffen werden können, die die Wettbewerbsfähigkeit der Gebiete unterstützt und gleichzeitig zur Erhaltung des sozialen Zusammenhalts der Region Friaul-Julisch Venetien beiträgt.

Im Einzelnen wird die Darstellung eines Makroszenarios entwickelt, das die aktuelle Wirtschaftskonjunktur berücksichtigt und die regionale Gegebenheit mit einem auf die Regionen Norditaliens ausgeweiteten territorialen Horizont und der Makroregion Mitteleuropa vergleicht und sich dabei hauptsächlich auf die Beziehungen mit den Grenzregionen zu Österreich und Slowenien fokussiert.

Die Analyse des Kontextes, in dem sich die Region einreicht, betrachtet verschiedene Aspekte (sozioökonomisch, umweltlandschaftlich, landschaftlich, kulturell, infrastrukturell, usw.), die in einer SWOT-Zusammenfassung dargestellt werden, um die Stärken und Schwächen aufzuzeigen, an den die Vorgaben für die territoriale Entwicklungspolitik umrissen werden.

Das Erkennen der positiven Eigenschaften und der Kritikpunkte des regionalen Gebiets ist von besonderer Wichtigkeit, da sich gerade bei den internen Variablen die regionalpolitische Tätigkeit als sehr einschneidend herausstellen kann.

Im Gegensatz dazu werden durch die Feststellung der Möglichkeiten und der für jeden Bereich vorhandenen Bedrohungen die günstigen und ungünstigen Bedingungen hervorgehoben, die von exogenen Variablen abhängen, für die die regionalpolitische Tätigkeit über keine direkte Möglichkeit des Eingriffs verfügt.

In diesem Fall hängen die Erfolgsperspektiven im Ergreifen günstiger Gelegenheiten und das Verwandeln von Bedrohungen in Möglichkeiten von der Fähigkeit ab, korrekt die aktuellen Phänomene zu analysieren und entsprechende Gegenmaßnahmen zu treffen.

Auf der Grundlage der Trends und der Synthese aus der SWOT-Analyse können ferner unterschiedliche Entwicklungsszenarien der Region definiert werden.

Die Perspektiven variieren, je nach Betrachtung, sehr stark, z.B. eine Fortsetzung der aktuellen Trends ohne Eingriffe, ein auf die Entwicklung des Produktionsapparats und die Infrastrukturen ausgerichtetes Szenario, oder eine ausschließlich auf die Bewahrung der Umweltressourcen gerichtete Planung.

Natürlich ist das optimale Szenario das, was auf der Ebene der nachhaltigen Entwicklung dargestellt wird, bei dem alle analysierten Aspekte untereinander im Gleichgewicht sind und die notwendige Vereinbarkeit aus Wirtschaftswachstum und Lebensqualität der Bevölkerung gefunden wird.

Daher werden in Kohärenz mit den strategischen Schwerpunkten des PGT, die in den ersten Leitlinien definiert wurden, werden die spezifischen Ziele durch strategische Handlungen definiert, die das Ausnutzen des Stärken und das Überwinden der kritischen Situationen ermöglichen.

Der beschriebene Prozess gewinnt in dem Augenblick an Wert, in dem das System der Erkenntnisse mit den Verbänden und den öffentlichen Akteuren geteilt wird und die Entscheidungen das Ergebnis einer Übereinkunft zwischen Subjekten sind, die auf den verschiedenen Ebenen in die Raumentwicklung und die Definition der Entwicklungsprojekte mit einbezogen wurden.

Wie bereits erwähnt, dienen die Maßnahmen, die die Region im PGT ergreift, zur Orientierung der aktuellen Tendenzen und trotz der Voraussetzung eines mittelfristigen Horizonts, müssen bereits die prioritären Maßnahmen definiert werden, z.B. die, die als notwendig erachtet werden, um eine prompte Lösung bei gemeldeten Problemstellungen zu liefern, oder um die europäischen Programmvorgaben zu fördern.

## 4.2. Zusammenfassung der SWOT-Analyse

Die vollständige SWOT-Analyse, die detailliert für jeden einzelnen entsprechenden Themenbereich durchgeführt wurde, wird im allgemeinen Bericht des PGT dargestellt, während nachfolgend eine Zusammenfassung aufgezeigt wird, die in der Lage ist, die Stärken und Schwächen, die Möglichkeiten und die Bedrohungen hervorzuheben, die insgesamt das regionale System kennzeichnen und auf die der Plan sein Handeln ausrichtet.

Die Aktionen des PGT sind direkter und effizienter, wenn sie auf die territoriale Struktur einwirken und indirekter, wenn sie unter Mitwirkung der Politik der anderen Bereiche aktiv werden, wie die sozioökonomischen, oder die des Bereichs der Landwirtschaft und des Umweltschutz.

Daher werden die Stärken, die Schwächen, die Möglichkeiten und die Bedrohungen in entsprechend des Niveaus der Wirksamkeit der Aktion zusammengefasst.

### 4.2.1. Die Stärken

Die Stärken, auf die der PGT eine größere Wirksamkeit ausüben kann, sind:

**Die geografische Lage:** im veränderten politischen und weltwirtschaftlichen Kontext stellt sie eine große Möglichkeit dar, da sie eine strategische Schlüsselposition zwischen Ost-West- und Süd-Nord-Europas einnimmt, aufgrund der Lage am Ende der Adria.

**Stadtgebiete und Polyzentrismus:** Die Ausgestaltung und die demografische Komposition haben zur Schaffung eines Systems städtischer Polarität beigetragen, das auf den vier Hauptstädten der Provinz und weiteren kleineren Städten mit progressiver Konsolidierung basiert. Dieses Modell ermöglichte eine engmaschige Verbreitung der Dienstleistungen innerhalb des Gebiets und gewährleistet so der gesamten Bevölkerung die Zugänglichkeit zu den grundlegenden Leistungen.

**Infrastruktursystem:** Die gute infrastrukturelle Ausstattung der überregionalen Anbindung entlang der Nord-Süd-Achse (Autobahn A28 und Eisenbahn Pontebbana) und entlang der Ost-West-Richtung (Autobahn A4 und Eisenbahnlinie Triest-Venedig), die wichtigen Seehäfen (Hafen von Triest, Monfalcone und San Giorgio di Nogaro) und die intermodalen Terminals für den Warentransport (Cervignano del Friuli, Ferneti, Gorizia, Pordenone und Ronchi dei Legionari) stellen einen wichtigen Wettbewerbsvorteil für die regionale Wirtschaft dar.

**Das Umweltsystem:** Das Gebiet Friaul-Julisch Venetien wird durch eine große landschaftliche und umweltliche Vielfalt gekennzeichnet, von zahlreichen Schutzgebieten (Parks, Naturreserve, SIC und ZPS), dem Vorkommen von Gebieten mit großem Naturwert (Lagune, Karst, Karstquellen, Dolomiten) und durch eine bemerkenswerte pflanzliche und tierische Biodiversität.

Die Stärken, auf die der PGT in Zusammenarbeit mit anderen sozioökonomischen Politiken wirkt, sind:

**Das Universitätssystem und die Forschungszentren:** das regionale Wissenssystem basiert den auf wichtigen Universitätseinrichtungen von Triest und Udine und auf zahlreiche internationale Kompetenzzentren im Bereich der technisch-wissenschaftlichen Forschung (Area Science Park in Triest und Gorizia/Görz, Parco Scientifico e Tecnologico in Udine, Polo Tecnologico in Pordenone, Centro di Innovazione Tecnologica in Amaro).

**Innovation:** Die Region wird von zahlreichen Formen der Zusammenarbeit von Unternehmen, Universitäten und wissenschaftlichen Instituten gekennzeichnet, dank derer

die Cluster der molekularen Biomedizin in Triest entstanden sind, das erste *science based* Gebiet in Italien, sowie der technologische Schifffahrtsbezirk von Monfalcone und Triest.

**Humankapital:** Das hohe Ausbildungsniveau der aktiven Bevölkerung, die bemerkenswerte Verfügbarkeit der hochqualifizierten Ressourcen (insbesondere der Doktoranden und wissenschaftlichen Forscher) und der Zuwachs des Angebots an Aktivitäten in Verbindung mit konstanter Bildung machen das Friaul-Julisch Venetien zu einer meisterhaftesten Regionen auf nationalem und europäischem Niveau.

**Diversifikation und Spezialisierung des Produktionssystems:** Das gebietsbezogene Modell ermöglichte den kleinen Unternehmen die Entwicklung von Wettbewerbsvorteilen, die ihre Wettbewerbsfähigkeit auf nationaler und internationaler Ebene stärken. Gleichzeitig hat das Vorhandensein einiger großer führender Unternehmen, insbesondere in den Produktionsbranchen, die Nachfrage bei den Arbeitsplätzen vergrößert und so das Erreichen der höchsten Beschäftigungsraten und Erwerbsquoten des Landes ermöglicht.

Die Stärken, auf die der PGT in Synergie mit anderen Entwicklungspolitiken und dem Schutz des Gebiets einwirkt, sind:

**Landwirtschaft:** Die Region ist durch Landwirtschaftsproduktionen und argarindustrielle Produktionen von hoher Qualität gekennzeichnet, die auf nationaler und internationaler Ebene wettbewerbsfähig sind.

**Gliederung der Gebiete:** Die Region zeigt eine große Variabilität der Landschaften und Umgebungen (Berge, Hügel, Karst, Küste), die in einem begrenzten Gebiet eingeschlossen sind, die demnach durch einen bewussten und nachhaltigen Tourismus aufgewertet werden können.

**Kulturgut:** Die Region weist ein erhebliches Maß an historisch-kulturellen Ressourcen auf (herausragende Museen, Altstädte, Schlösser, Villen, UNESCO-Stätten, Pfade des Ersten Weltkriegs), neben den besonderen Merkmalen aufgrund des Standorts an der Grenze zu unterschiedlichen Kulturen.

**Tourismus:** Die historische Spezialisierung im Bereich des Badetourismus der Gebiete Lignano und Grado blieb auch während der Krisensituation recht stabil, während der Bergtourismus große Möglichkeiten der Aufwertung und der Differenzierung des Angebots, lediglich im Skibereich bietet.

**Kooperationsnetze:** Die geografische Lage und die kulturelle Tradition ermöglichten dem Friaul-Julisch Venetien die Entwicklung der großartigen Fähigkeit der Teilnahme an grenzübergreifenden Projekten und des territorialen Zusammenhalts des neuen und erweiterten europäischen Raums.

**Natürliche Energiequellen:** Die Region weist ein gutes Maß an erneuerbaren Ressourcen auf, das zur Verringerung der Abhängigkeit von traditionellen Energiequellen gefördert werden könnte.

#### 4.2.2. Die Schwächen

Die Schwächen, auf die der PGT eine größere Wirksamkeit ausüben kann, sind:

**Entwicklung von Ballungsgebieten:** Die Entwicklung von überkommunalen Ansiedlungsgebieten, vor allem in der Umgebung von Udine und Pordenone herum hat für paradoxe Situationen gesorgt, die sich durch Überbelastungen und schlechte Erreichbarkeit der Zentren kennzeichnen, in denen die unkontrollierte Verstädterung die Grenzen zwischen Stadt und Land undefinierbar machte.

**Siedlungsstreuung:** Die Standorte der Industrie und der großen Einkaufszentren in der Nähe der Infrastruktorknoten führt zu einer beachtlichen Veränderung der Landschaften, einer starken Zunahme des Privatverkehrs von den Wohnorten zu diesen Einrichtungen, eine Verringerung des Handelsangebots in den kleineren Siedlungen und einen entsprechenden Verlust der urbanen Lebendigkeit.

**Bodenbedarf:** Die Zeit vor der Krise wurde durch einen sehr akzentuierten Umwandlungsprozess der Landwirtschaftsflächen in Wohn- und Handelszonen gekennzeichnet, dem entgegengetreten werden muss, um der Verschwendung einer wichtigen und begrenzten Ressource wie dem Boden zu vermeiden.

**Herabsetzung der städtischen Attraktivität:** Das territoriale Organisationsmodell, das ursprünglich auf einem System von Städten und Ortschaften als Bezugspunkte für das umliegende Gebiet basiert, wurde nach und nach durch eine ungeordnete Entwicklung der Ansiedlungen ersetzt, das obwohl es nicht vollständig das venetische Modell wiedergibt, das auf einer erweiterten Nutzung des Gebiets basiert, zum Verlust der originalen Rolle und Funktion der städtischen Gebiete, d.h. zu ihrer Schwächung führte.

**Hydrogeologische Verletzlichkeit:** Die Menge des jährlich erodierten Erdreichs pro Hektar Fläche übersteigt deutlich den nationalen und gemeinschaftlichen Durchschnitt, wobei die hohe hydrogeologische Gefahr hervorgehoben wird, der das regionale Gebiet unterliegt.

**Verschmutzung:** Vorkommen von zwei verschmutzten Standorten von nationalem Interesse (SIN in Triest und die Lagune von Grado und Marano) und dreißig Industrieanlagen mit beträchtlichem Risiko.

Die Schwächen, auf die der PGT in Zusammenarbeit mit anderen sozioökonomischen Politiken wirkt, sind:

**Verringerte territoriale und demografische Dimension:** Geringere kritische Masse im Vergleich zu den anderen Regionen Norditaliens, d.h. begrenzter Einfluss auf die Entscheidungsprozesse auf überregionaler Ebene.

**Fortschreitende Überalterung der Bevölkerung:** Die konstante Überalterung der Bevölkerung führt zu einer Reduzierung der Arbeitskraft und der Produktivität des regionalen Humankapitals, während die Nachfrage nach gesundheitsbezogenen Sozialleistungen steigt und entsprechend die damit verbundenen Kosten.

**Territoriales Ungleichgewicht zwischen regionalen Bereichen:** Das progressive Gefälle zwischen der Ebene und den Bergregionen, die unter großen Problemen der Entvölkerung und Überalterung leiden, verschlimmert die Gefahr der wirtschaftlichen und sozialen Marginalisierung dieser Region. Weitere Situationen des Ungleichgewichts betreffen die grenzübergreifenden Gebiete zu Slowenien, die sich durch schlechte Erreichbarkeit kennzeichnen, sowie das Lagunengebiet, wo hingegen die Probleme mit der fortschreitenden Umweltverschmutzung in Verbindung stehen.

**Strukturierung des regionalen Produktionssystems:** Der große Anteil an traditionellen Branchen mit hoher Arbeitsintensität macht das Produktionssystem gegenüber der Konkurrenz der aufkommenden Länder höchst verletzlich. Die Situation wird noch durch die Unterdimensionierung der regionalen Unternehmen forciert, die es während der Krisenzeit schwer haben, die notwendigen Ressourcen für die internationalen Geschäfte zu finden, sowie durch die Abhängigkeit der Energieimporte, durch die das System starken Preisschwankungen ausgesetzt ist.



**Verzögerungen bei den Anschlüssen an transeuropäische Netze:** Die Probleme bei der Realisierung des Mittelmeer-Korridors und der Bahnstrecke Adria-raum-Baltikum, aufgrund der fehlenden Vervollständigung des Bewertungsprozesses (VIA) des Vorentwurfs des AV/AC auf der Strecke Portogruaro-Ronchi Sud und des grenzüberschreitenden Abschnitts Ronchi sud-Triest-Divaca, können die Handelsentwicklung der Region behindern.

**Ungleichgewicht unter den Mobilitätssystemen:** Die reduzierte Zugänglichkeit der Mobilitätssysteme der Bahnlinien und Straßennetze seitens der Peripheriebereiche, führt zu einer Zunahme der privaten Mobilität, wodurch es zu Staus und Verschmutzung in den attraktiveren Zonen, wie Stadtzentren und Industriegebieten kommt.

**Verzögerung im technologischen Infrastrukturaufbau:** Die Entwicklung des Kommunikationsnetzes im Friaul-Julisch Venetien ist langsam und liegt weit unter dem der fortschrittlicheren italienischen und europäischen Regionen. Das Vorhandensein der *digitalen Kluft* in den Bergregionen führt zudem zu territorialen Ungleichgewichten innerhalb der Region.

**Niedrige Energieeffizienz:** Hauptsächlich den traditionellen Quellen anvertraute Energieproduktion mit unangemessener Nutzung der auf regionalem Gebiet vorhandenen erneuerbaren Ressourcen (Biomasse, Sonnenenergie, Geothermik).

Die Schwächen, auf die der PGT in Synergie mit anderen Entwicklungspolitiken und dem Schutz des Gebiets einwirkt, sind:

**Reduzierung der landwirtschaftlichen Tätigkeit:** Konstante Verringerung des Mehrwerts der landwirtschaftlichen Tätigkeiten, aufgrund der Reduzierung der Anbauflächen, der zunehmenden Zerstückelung der Betriebe und der großen Verbreitung des part-time in der Branche.

**Reduzierung der Biodiversität und der landschaftlichen Vielfalt:** Die Gebiete der Ebene und vieler Küstenabschnitte, an denen sich die Habitate und die Arten von größerem landschaftlichem Interesse konzentrieren, sind der Gefahr der Zersplitterung und des Verlustes der Biodiversität, aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung und der Knappheit ökologischer Korridore ausgesetzt.

#### 4.2.3. Möglichkeiten

Möglichkeiten, auf die der PGT eine größere Wirksamkeit ausüben kann, sind:

**Vorkommen von natürlichen, historischen und kulturellen Ressourcen:** Die Qualität des Landschafts- und Kulturguts bietet enorme Möglichkeiten der touristischen Aufwertung.

**Aufwertung des Berggebiets:** Um die Phänomene der Entvölkerung umzukehren und den Schutz des Gebiets zu gewährleisten, müssen neue Formen des Tourismus entwickelt (umweltlich, weingastronomisch, usw.), sowie traditionellen Produktionsketten (Holzverarbeitung) ein neuer Impuls gegeben werden, als Schlüssel für ein nachhaltiges und dauerhaftes Wachstum.

**Vorkommen von Brachlandschaften:** Die große Verbreitung von verlassenen Kasernen auf regionalem Gebiet liefert zahlreiche Möglichkeiten der Umstellung zu Zwecken der Energiegewinnung, der Infrastruktur oder des *social housing*;

Die Möglichkeiten, auf die der PGT in Zusammenarbeit mit anderen sozioökonomischen Politiken einwirkt, sind:

**Zunahme des internationalen Verkehrs:** Die Perspektive der Zunahme der Warenströme in Richtung Osteuropa und des Fernen Ostens über das Mittelmeer hängt von der Fähigkeit der Region ab, die Hafeninfrastuktur und die Logistikeinrichtungen durch das

Anziehen von ausländischen Investitionen und das Schaffen von Synergien mit dem Hafensystem der Oberen Adria zu entwickeln.

**Europäische Transportnetze:** Die Vorschauen der Programmplanung der Gemeinschaft betreffen die Realisierung zweier großer multimodaler Korridore (Mittelmeer und Adria-Baltikum), die beim Durchqueren der Region deren Attraktivität für die ausländischen Investoren steigern, sowie die Wettbewerbsfähigkeit im Bereich der Dienstleistungen und der Logistik.

**Kompetenzzentren im Bereich der technisch-wissenschaftlichen Forschung:** Der regionale Wirtschaftsapparat muss seine Fähigkeit der Interaktion mit der Welt der Forschung so zu entwickeln, dass die Kenntnisse und das von einem System bereitgestellte Humankapital, das sich durch die international anerkannten Kompetenzzentren kennzeichnet, vollkommen ausgenutzt werden kann.

**Realisierung von intelligenten Energienetzen:** die Produktion von Solarenergie steigt ständig an, es muss jedoch ein innovatives Netz entwickelt werden, das diese Art der Energie effektiv nutzen kann (*Smart Grids*).

#### 4.2.4. Bedrohungen

Bedrohungen, auf die der PGT eine größere Wirksamkeit ausüben kann, sind:

**Transportnetze:** Das Durchqueren der multimodalen Netze kann ggf., nur zu negativen Auswirkungen in Bezug auf die Umwelt (Reduzierung der natürlichen Ressourcen und Verschmutzung) und die Mobilität (Tunneleffekt), ohne positive Auswirkungen auf das Wirtschaftsgefüge der Region führen.

Die Bedrohungen, auf die der PGT in Zusammenarbeit mit anderen sozioökonomischen Politiken einwirkt, sind:

**Marginalisierung der Region:** Die fehlende Realisierung von Transportkorridoren, zusammen mit der Konkurrenz der Grenzregionen hätte als Konsequenz die Reduzierung des Entscheidungsgewichts der Region Friaul-Julisch Venetien auf nationaler und internationaler Ebene.

**Umstellung der gewachsenen Produktionsbereiche:** Die Unfähigkeit der Umstellung des Produktionsapparates in Richtung der innovativen Branchen mit größerem technologischen Inhalt könnte zum Verlust der Wettbewerbsfähigkeit des regionalen Wirtschaftssystems führen, das einer immer stärkeren Konkurrenz seitens der aufkommenden Länder unterliegt.

**Wachsender Energiebedarf:** Die Preissteigerung der Energieressourcen spiegelt sich in der Wettbewerbsfähigkeit des regionalen Produktionssystems wider, vor allem in Situationen der Abhängigkeit von Importen.

**Kürzungen der Budgets der öffentlichen Politiken:** Die Einschnitte bei den öffentlichen Ausgaben aufgrund der Wirtschaftssituation des Landes führen zu einer Reduzierung der Verfügbarkeit der Ressourcen für die Entwicklungspolitik. Daher ist die Fähigkeit in Synergie mit dem Privatsektor zu agieren erforderlich.

### 4.3. Vision und strategische Szenarien

Die strategischen Szenarien werden aus der Identifizierung der internen strukturellen Hauptfaktoren der Region oder der territorialen Systeme abgeleitet, aus denen sie bestehen (der Status der Ressourcen der Umwelt, des Siedlungswesens, der Infrastrukturen und der Wirtschaft), sowie aus der Identifizierung der externen Hauptfaktoren, wie beispielsweise die

europäische Transportpolitik (transnationale Transportkorridore) und die nationale Politik (territoriale Plattform des MITT).

Die drei erkannten Szenarien, angefangen bei der SWOT-Analyse, werden detailliert im Analysebericht des regionalen Gebiets beschrieben, während in diesem Dokument nur das wünschenswerte Szenario dargestellt wird, das den Referenzpunkt der Politik des PGT darstellt.

#### **4.3.1. Referenzszenario: Plattform der nachhaltigen euroregionalen Entwicklung**

Das Szenario kann als fundiert und erstrebenswert angesehen werden, da sich die Entwicklungstrends durch das Erlangen eines reiferen und strukturierteren Zustands verändern, die Möglichkeiten werden unter Vermeidung der Bedrohungen ergriffen und die Stärken werden unter Eingrenzung der Schwächen gefördert.

Das Szenario stützt sich einerseits auf die besonderen Merkmale des regionalen Gebiets (Landschaftswerte, Kulturressourcen, exzellente und renommierte Produktionsgebiete) und andererseits auf bereits bestehende Partnerschaften auf überörtlicher und überregionaler Ebene.

Das regionale Gebiet wird zu einem Ort, wo neue Formen der *Governance* praktiziert werden, der effizienten öffentlichen Verwaltung und des territorialen Zusammenhalts, die einigen negativen Trends entgegentreten, wie z.B. das Ungleichgewicht innerhalb der Region und die Marginalisierung der Region und die den Synergien zwischen den unterschiedlichen Gebietssystemen Wirkung verleihen und an die umliegenden Regionen mit einem Ausgleichseffekt zwischen den Gelegenheiten und den negativen Auswirkungen im Einklang mit den Prinzipien der Nachhaltigkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Autonomie weitergeben.

Das Vermögen wird durch einen um die Stadt- und Landschaftsgebilde strukturierten Polyzentrismus deutlich aufgewertet, so dass ein "Regionensystem" entsteht, das auf bestehenden Infrastrukturen und Städten, dem ökologischen und in die europäischen Netzwerke integrierten Netz basiert, sowie von einer Kooperationspolitik mit den Nachbarregionen Veneto, Kärnten und der Republik Slowenien.

Durch innovative Formen der Raumplanung (Großraumplanungen) und eine abgestimmte Programmierung (Gebietsprojekte) mit Hilfe von schnelleren Verfahren, effizienter Verwirklichung von öffentlichen Unternehmungen, von privaten, bzw. öffentlichen Gebietsbeauftragten, die ihre Tätigkeiten im Hinblick auf die Zusammenarbeit, auf die Innovation und auf die Aufwertung der hiesigen Identitäten ausüben.

Das vom PGT vorgegebene Szenario umfasst ein Regionenmodell, das als "Euroregionale nachhaltige Entwicklungsplattform" angesehen wird, sieht die die Städtennetze, die verschiedenen lokalen territorialen Systeme, das ökologische Netz, das interne Infrastrukturnetz und das europäische Verbundnetz zu einem einzigen Regionsprojekt, wo die verschiedenen Gebiete (die Berge und die Ebene) komplementäre Funktionen bei der Suche nach größerer Gerechtigkeit innerhalb der regionalen Systeme, sowie bei der Suche nach einen besseren ökologischen Gleichgewicht der gesamten Region.

Das infrastrukturelle System findet seine Entwicklung insbesondere entlang der Verkehrsader Nord-Süd auf dem Adria-Baltikum-Korridor und der Richtungen Ost-West des Mittelmeerkorridors, und verbindet sich dabei mit Mittel- und Nordeuropa und schafft es, ein Teil der Ströme abzufangen, um sie in den Bereich der Produktionsaktivitäten der Region umzulenken.

Mit der Implementierung dieses Szenarios wird die Marginalisierung der Gebiete vermieden, die ihre Attraktivität und ihre kulturelle Identität neu definieren, indem sie die Fähigkeit entwickeln, die älteren Einwohner zu halten, oder die Anziehungskraft für die neuen zu steigern und die Möglichkeiten durch Politiken umzuverteilen, die auf den sozialen und territorialen Zusammenhalt, an erster Stelle durch eine gute Erreichbarkeit der Dienstleistungszentren, gerichtet sind.

Das Szenario zielt auf die Überwindung der Darstellung der Region ab, die auf der Zweiteilung in "starke Gebiete" und "schwache Gebiete" basiert, d.h. auf einer Seite die Ebene und die Küste, die internen Gebiete und Bezirke, sowie die Industriegebiete und auf der anderen Seite die Berge, die externen Gebiete bei den strukturierteren Produktions- und Dienstleistungszentren und hat dabei die Zielsetzung, das unterschiedliche Potential und die Besonderheiten der Gebiete, der vom wirtschaftlichen Gesichtspunkt aus aufkommenden Bereiche, die Prozesse der Vereinigung und bestehenden oder potentiellen Kooperationen zwischen den Gemeinden zutage kommen zu lassen.

Zugleich gibt das Szenario vor, die erlangte Vorstellung in den Produktionsbereichen der Mechanik, der Haustechnik und der Transportlogistik nicht zu verlieren, wobei gleichzeitig die positive Qualität des ländlichen und natürlichen Raums, auch hinsichtlich der Eindämmung der Umweltrisiken, bewahrt wird.

Dieses Szenario wird zur Leitvision der Region der Zukunft, auf die realen Möglichkeiten projiziert, ohne dabei die Bedrohungen bezüglich der vorhandenen räumlichen und ökologischen Struktur zu unterschätzen.

Die strategische Vision kann als eine Vergleichsplattform betrachtet werden, um durch die Einbeziehung der aktiven Akteure des Gebiets, um die geteilte Vision zu erreichen, die zur Verwirklichung der mit den Gebietsakteuren vereinbarten Strategievorhaben mitwirkt.

## **5. Strategische Politiken, Ziele und Aktionen des PGT**

Die von der Region vorgebrachte Vision als "Euroregionale nachhaltige Entwicklungsplattform", die die vorrangigen Kooperationsthemen und strategischen Politiken für die sozioökonomische Entwicklung kennzeichnen soll, stellt das Fundament des PGT dar, der gemeinsam mit seinen Bestandteilen (Charta der Werte und Regionales Gebietsstrategiedokument) den Referenzrahmen für die Bewertung der Kompatibilität der Planungsakten der einzelnen Ebenen.

Das Regionale Gebietsstrategiedokument (DTSR), im Zusammenhang mit den europäischen Zielen der Nachhaltigkeit, versucht die Entwicklungsmöglichkeiten der Region FVG zu verankern, indem drei strategische Politiken definiert werden, die durch die Festsetzung von spezifischen Zielen und Handlungen verfolgt werden, die ihre korrekte Dimension und Festigung auf der Ebene der Großraumplanung finden.

Auf der Grundlage der strategischen Prioritäten skizziert der DTSR ferner vier Raumprojekte, die auf die Konkretisierung größerer Maßnahmen ausgerichtet sind, die für die Wiederbelebung des regionalen Systems in begrenzten und mehr angepassten Gebietszonen vorgesehen ist.

Im derzeitigen wirtschaftlichen Kontext betrifft der größte Teil der Gebietsprobleme eine Vielzahl von Bereichen, dem mithilfe eines integrierten Ansatzes, der Kooperationsformen zwischen den Verwaltungen und den anderen sozialen Akteuren vorsieht, begegnet werden muss.

Unter diesem Gesichtspunkt entschied sich die Region dafür, einen auf dem Konzept des territorialen Zusammenhalts basierenden Ansatz anzuwenden, der durch Integration der Themen bzgl. der wirtschaftlichen Effizienz, der sozialen Einbeziehung und dem ökologischen Gleichgewicht ein langfristiges nachhaltiges Wachstum im Einklang mit dem Potential der verschiedenen Gebiete zu fördern.

Die makroökonomischen Trends der letzten Jahre brachten drei Kritikpunkte hervor, die aus der Entwicklung neuer Ökonomien abzuleiten sind, woraus neue globale Hersteller hervorgehen und neue Märkte entstehen:

- die Notwendigkeit neue Energieformen zu finden, die es ermöglichen, die Kosten auf wirtschaftliche und ökologischer Ebene einzudämmen;
- die Notwendigkeit, das Wirtschaftssystem auf technologisch innovative Produktionen umzustellen, die die Wettbewerbsfähigkeit erhöhen;
- der Bedarf, das Transportnetz so zu integrieren, dass die Probleme der Erreichbarkeit durch die Zunahmen der Handelsströme vermieden werden.

Für die Region bietet sich die Gelegenheit, sich am Kreuzungspunkt von bedeutenden Verbindungsstrecken des trans-europäischen Verkehrs zu befinden: dem Korridor V, dem Adria-Baltikum-Korridore und dem Meereskorridor der Adria.

Von einer geografischen Randstellung im Vergleich zum nationalen Kontext, kann die Region die Funktion eines Umschlagpunkts in einer sich immer weiter nach Osten ausdehnenden EU einnehmen.

Diese Position stellt eine große wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeit des regionalen Territoriums dar, jedoch ist eine aktive Planung erforderlich, die effiziente Formen der Kooperation mit den Grenzregionen entwickelt.

Die zu vermeidende Gefahr ist es, zu einer Durchgangsregion zu werden, die lediglich die negativen Auswirkungen bzgl. der Staus und Umweltkosten trägt, ohne dabei Vorteil aus den Erträgen zu ziehen.

Die regionale Politik hat ferner die Aufgabe, die Unternehmen bei der Herausforderung des globalen Wettbewerbs zu unterstützen, indem die Umstellung der in den gereiften Bereichen tätigen Unternehmen in Richtung in höherem Maß innovativere Produktionen gefördert wird und ihre Fähigkeit darin erfolgreich zu sein angeregt wird.

Der DTSR lenkt auf der Basis der Wahrnehmung der eintretenden Änderungen die Modi der zukünftigen Umwandlung des Gebiets, indem die Entwicklungsmöglichkeiten festgestellt werden, die die Region bereits bietet und die der PGT auffangen und koordinieren muss.

## **5.1. Strategische Politik Nr.1: Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit der Regionen als Verbesserung der Qualität der Mobilität und der Produktion**

Das Ziel besteht im Anstreben der Verbesserung der territorialen Effizienz insgesamt (der materiellen und immateriellen Infrastrukturen, des Transports und des Austauschs und deren Verwaltungsmodi) für eine bessere Qualität und Effizienz der Produktionssysteme, der Dienstleistungen, der Mobilität und des Fernmeldewesens, um die Attraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit des Gebiets der Region zu steigern. Diese Wettbewerbsfähigkeit ist als Fähigkeit zu verstehen die wirtschaftliche Entwicklung und die Wahrung oder die Verbesserung der Lebensqualitätsstandards der Bevölkerung nebeneinander bestehen zu lassen.

Die Verbesserung der territorialen Effizienz insgesamt, vereint mit effizienten Governancemethoden und einer administrativen Vereinfachung kann grundlegend dazu beitragen, die Attraktivität der Region zu erhöhen, während die territoriale Wettbewerbsfähigkeit der Region zum Großteil von der Fähigkeit abhängt, essentielle materielle und immaterielle Ressourcen zu generieren, anzuziehen und die halten (Technologie, Kapital, qualifiziertes Personal).

Weitere Faktoren, die ein Gebiet wettbewerbsfähig machen, sind das Vorhandensein von Forschungszentren, Universitäten, in Spitzensektoren tätige Unternehmen und qualifiziertes Fachpersonal und hängen zudem von der Fähigkeit der öffentlichen Verwaltungen ab, diese Ressourcen anzuziehen.

In dieser Hinsicht muss die strategische Politik die synergetische Entwicklung der in der Region vorhandenen Ressourcen fördern und dabei die Grundlagen für die zukünftige Schaffung der Cluster in den innovativen Bereichen setzen.

Nachfolgend werden die Ziele und die Maßnahmen aufgelistet, die der PFT für die Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit der verschiedenen regionalen Gebiete verfolgt.

### Ziele

- 1.1 Förderung der territorialen Integration des infrastrukturellen Rahmens von europäischer und nationaler Wertigkeit (Adria-Baltikum-Korridor - Mittelmeerkorridor) gemäß den Strategien der nachhaltigen Mobilität, die den Bahntransport favorisieren.**

### Allgemeine Maßnahmen:

- Realisierung von europäischen Korridoren unter Ausbau der internationalen Erreichbarkeit, gemäß den Planungsmodi der Infrastrukturen, die das ökologische Netz berücksichtigen und die die Elemente von regionalem Interesse laut CDV respektieren.
- Definition, während der Planung der europäischen Korridore, der infrastrukturellen Integrationsformen mit den Logistikknoten, die Produktionsgebiete und die Top-Level-Zentren.
- Förderung der integrierten Planung der Transportnetze mit einer Projektierung, die:
  - den Verbrauch natürlicher und landwirtschaftlicher Böden minimiert;
  - die Infrastrukturmaßnahmen mit landschaftlichen und ökologischen Aspekten ergänzt;
  - die Kompensierungs- und Abschwächungsmaßnahmen der Auswirkungen (oder der regionalen Wertverluste) definiert;
  - die landwirtschaftlichen Tätigkeiten feststellt, die in den von den Infrastrukturen passierten Gebieten verbleiben können (*“no food”* Landwirtschaft für Biomasse, Biodiesel, etc.), sowie spezifische, erneut anzusiedelnde hochwertige Kulturen;
  - die Urbanisierung in der Nähe großer Verkehrsknotenpunkte einschränkt.

### Lokale Maßnahmen:

Der PGT erkennt die Bedeutung der vorrangigen Knoten des infrastrukturellen Rahmens mit europäischer Valenz an, die bereits vom regionalen Plan hinsichtlich der Transportinfrastrukturen, der Warenmobilität und der Logistik angedeutet wurden.

Der Plan zeigt zudem die Notwendigkeit auf, ein oder zwei bestimmte Gebietsprojekte (das Instrument ist durch das Gesetz zu bestimmen) bzgl. der transeuropäische Korridore zu aktivieren, da es unter Berücksichtigung der relevanten Teile des regionalen Gebiets erforderlich ist, die Koordinierung der Maßnahmen, der Zeiten, der Modi, der Finanzierungen und jede weitere damit verbundene Verpflichtung zu sichern.

Die Großraumplanungen werden durchgeführt, um die territorialen überörtlichen Strategien mit folgendem Ziel umzusetzen:

- Förderung der Realisierung der Anschlüsse zu den Häfen von Triest, Monfalcone und San Giorgio di Nogaro und an das transnationale Netz.
- Ortsbestimmung angemessener den Häfen nachgeschalteter Bereiche zur Unterstützung der Hafenaktivitäten, die für Synergien mit den Produktionszentren sorgen.
- Realisierung von notwendigen logistischen Ausstattungen, um das intermodale Zentrum von Ronchi dei Legionari zu einem vorrangigen Verbindungspunkt der regionalen Bahninfrastruktur mit nationalen Hochgeschwindigkeitsnetzen/leistungsstarken Netzen zum Flughafen zu machen.
- Komplettierung des Anschlusses an das Autobahnnetz des Interporto von Cervignano.
- Strategische Funktion der Logistikachse Cervignano - Udine

### **1.2 Den Ausbau der Verbindungshäfen und -korridore mit den umliegenden Regionen, neben der Verbesserung des Beziehungsnetzes auf allen Ebenen, um die Bindungen des territorialen Zusammenhalts zu stärken.**

#### Allgemeine Maßnahmen:

- Für den PGT vorrangig sind, für das Hafensystem der oberen Adria und die grenzübergreifende Kooperation, die Verbindungen zwischen den Stadtgebieten und den Hafenterminals von Triest und Capodistria/Koper, sowie dem Flughafen- und Bahnzentrum von Ronchi Dei Legionari mit Gorizia/Görz und Nova Gorica.
- Der Plan sieht die Verfolgung von gemeinsamen Entwicklungsstrategien für die Realisierung der grenzübergreifenden Verbindungen zwischen FVG, Österreich und Slowenien durch die Vorbereitung kollektiver Projekte vor.
- Die Großraumplanungen werden durchgeführt, um die territorialen überörtlichen Strategien umzusetzen, um die Erreichbarkeit der Top-Level-Zentren zu fördern. Die Pläne müssen die infrastrukturellen Kritikpunkte hervorheben und entsprechende Umschlagstellen Auto-Zug bzw. ÖVM vorsehen, verbunden mit einem Rad- oder Fußgänger-Mobilitätsnetz. Ferner sind die Möglichkeiten zu abzuschätzen, Multifunktionsbereiche (spezielle Wohngebäude, Dienstleistungen, Handel) in den Top-Level-Zentren in der Nähe der Bahnhöfe einzurichten.

#### Lokale Maßnahmen:

Verfolgen des Ausbaus der Bahn-Anschlüsse zu den Top-Level-Zentren mit der Perspektive der Realisierung eines regionalen Bahnsystems. Somit wird der Ausbau der Bahnstrecke Sacile-Gemona vorgesehen, was sich mit diesem Ziel deckt.

### **1.3 Realisierung und Entwicklung der Intermodalität und der Logistik als Wachstumsfaktor der Effizienz der Produktionsgebiete**

#### Allgemeine Maßnahmen:

- Der PGT definiert Vorgaben, die eine größere Flexibilität der Funktionen in den Produktionsgebieten fördern, insbesondere in denen, die strukturelle Kritikpunkte aufweisen.
- Der Plan fördert die Umsetzung von strategischen Produktionsbereichen mit geeignetem Infrastrukturumfang in angrenzenden Industriegebieten.
- Die Pläne für den Großraum und den örtlichen Bereich geben Vorgaben, die die Realisierung von lokalen Logistikplattformen für die größeren Städte und Altstädte fördern, um die Verschmutzung und die Staus zu reduzieren.
- Diese Pläne müssen zudem vorrangig die Möglichkeit berücksichtigen, nicht mehr genutzte Strukturen und Bereiche wieder für logistische-intermodale Zwecke zu nutzen.

#### Lokale Maßnahmen:

- Der PGT zeigt die Notwendigkeit auf ein Gebietsprojekt der "Transnationalen territorialen Logistikplattform Gorizia-Nova Gorica" zu entwickeln, das sich auf drei strategische Ziele stützt:
  - das Wachstum der Wettbewerbsfähigkeit durch das Nutzen der Synergien und die Ergänzungsfähigkeit innerhalb der Region Gorizia/Görz und Slowenien;
  - die Notwendigkeit der Neupositionierung der Wirtschaft zweier Regionen, die sich bisher deutlich als Grenzwirtschaft dargestellt haben;
  - die Definition eines Gebietskonzeptes, das ausdrücklich auf die Lieferung von Lösungen abzielt "die Definition eines Gebietskonzeptes, das gezielt auf die Lieferung von Lösungen ausgerichtet ist", sei es durch die Festlegung, wie die verschiedenen örtlichen Gegebenheiten, entsprechend einer Logik ergänzender Spezialisierungen und vorrangiger und anziehender Maßnahmen vernetzt werden, sei es durch das Festlegen eines Verwaltungsmodells, das über die



Dauer Durchführungseffizient, funktionelle und ökonomische Effizienz des Systems garantiert.

- Der PGT zeigt die Notwendigkeit an, die Verwirklichung der im Rahmen des gemeinschaftlichen Programms vorgesehenen grenzübergreifenden Verbindungen für die grenzübergreifende Zusammenarbeit Italien-Slowenien 2007-2013 fortzuführen und insbesondere des Projektes Adria-A für die Erreichbarkeit, die Entwicklung und die Wiederbelebung des internen Adriagebiets.

#### **1.4 Förderung der Entwicklung besonders geschätzter Gebiete für die Ansiedlung von Produktionsketten mit Landwirtschaftsprodukten und Agrar- und Ernährungsprodukten.**

##### Allgemeine Maßnahmen:

- Schutz der Landwirtschaftsgebiete, die sich durch qualitativ hochwertige Produktionen auszeichnen.
- Unterstützung der Schaffung von Landwirtschaftsgebieten und Aufwertung der Produktionsstätten von Agrar- und Ernährungsprodukten, die mit der Zielsetzung des Schutzes der Integrität des ländlichen Systems vereinbar sind.
- Förderung der Schaffung der Wald-Holz-Produktionskette in den Bergregionen, unter Hinzuziehung der herstellenden Funktionen zur Entwicklung dieser Aktivitäten und der anderen Walderzeugnisse.
- Ankurbeln vielseitiger, biologischer Produktionen und kurze Lebensmittel-Versorgungsketten durch die Bereitstellung von Vorgaben für die Planungsinstrumente zur Erkennung jener unversehrter Agrarzonen (zu erhalten in ihrer Besonderheit, indem neue Baumaßnahmen eingeschränkt werden) und der Agrarzonen mit besonderem Wert (typische Herstellungsgebiete in Umgebungen mit besonderer, sowohl landschaftlicher, als auch ökonomisch-produktiver Bedeutung).

#### **1.5 Förderung von innovativen Industriegebieten und Handwerksbetrieben in Bezug auf die ökologische Nachhaltigkeit und der Energieeinsparung**

##### Allgemeine Maßnahmen:

- Feststellung der Kriterien für die Definition der bestehenden Produktionsgebiete, die Eigenschaften der ökologischen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeit aufweisen und daher ausgedehnt werden können, und umgekehrt, andere nicht auszudehnende Produktionsgebiete, die daher unverändert bleiben müssen, bzw. zurückzusetzen sind.
- Vorbereitung entsprechender Leitlinien, die auf die Modi ausgerichtet sind, neue ökologisch erschlossene Produktionsgebiete zu realisieren und die bestehenden, die aus ökologischer Sicht Änderungen erfordern, neu zu qualifizieren.

#### **1.6 Förderung der Produktionsbetriebe, die als Distrikt verknüpft sind.**

##### Allgemeine Maßnahmen:

- Der PGT definiert im Gebietskonzept für die Unterstützung der Produktionsbetriebe die *Cluster* und die Produktionszentren von regionalem Rang, die für die Wirtschaft des FVG eine strategische Rolle bekleiden und erheblich zur Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftssystems beitragen.
- Der Plan bestimmt die Spitzenproduktionszentren auf regionaler Ebene und sieht hier vorrangige Entwicklungstätigkeiten vor.
- Der PGT fördert die Konsolidierung der industriellen und handwerklichen Ansiedlungen, sowie der Ballungsgebiete von Produktionsstätten (Industriebezirke

und -gebiete), erlaubt jedoch deren Ausweitungen nur für nachhaltige Betriebe aus ökologischer Sicht, die im Verhältnis zu ihren Interaktionen mit dem Siedlungssystem und dem landschaftlich-ökologischen Kontext bewertet werden.

- Der Plan fördert die Politik der Neuorganisation der in der Region verteilten Produktionsbetriebe, insbesondere der kleineren und der Betriebe, denen die örtlichen gefestigten Traditionen fremd sind (z.B. Produktionsbetriebe in den Bergen).
- Der PGT fördert die Neuansiedlung der isolierten Produktionsbetriebe in geeigneten (entsprechend der Produktart oder der Versorgungskette) und angemessenen Gebieten, unter dem Gesichtspunkt der Umwelt.
- Der Plan legt fest, dass keine neuen isolierten Industriegebiete außerhalb der Industriebezirke und der Zuständigkeitsbereichen der Gebiete von regionalem Rang zulässig sind.
- Die Großraumpläne sollen überörtliche Gebietsstrategien umsetzen, um das Verbreiten neuer Industriegebiete in der Region und die Ausweitung der bestehenden einzugrenzen, die noch nicht ausreichend an die wichtigsten Verkehrsnetze, an die Knoten des Logistiksystems, die Deponien und die Hauptenergienetze angebunden sind.

#### **1.7 Sicherstellung der Möglichkeit der wirtschaftlich interessanten Energieversorgung für das Unternehmenssystem, wobei der Einsatz von erneuerbaren Energiequellen zu bevorzugen ist.**

##### Allgemeine Maßnahmen:

- Aufrechterhaltung von Waldwegen, um die Erzeugung von Energie aus Wald-Biomasse zu unterstützen.
- Umsetzung von Projekten der territorialen landschaftlichen und ökologischen Integration der Energienetze und der Produktionszentren.
- Förderung Energie-Autarkie der produktiven Ballungsräume und großen kommerziellen Strukturen.

## **5.2. Strategische Politik Nr. 2 Schutz und Aufwertung der Ressourcen und Vermögenswerte der Region durch die Aufrechterhaltung des Gleichgewichts bei den Ansiedlungen zwischen Bedürfnissen der Landnutzung für menschliche Aktivitäten und den Schutz der ökologischen und umweltlichen Werte, dem Schutz der Umwelt und vor natürlichen Gefahren.**

Das Gebiet ist die große Ressource der Region, daher muss es mit äußerster Sorgfalt behandelt und bestmöglich genutzt werden, so dass sein Wertverlust und die daraus entstehenden Auswirkungen auf die Lebensqualität der Einwohner minimiert wird.

Eine korrekte Nutzung des Gebiets bringt größere Zweckmäßigkeit und eine entsprechende Wirtschaftlichkeit der dort angesiedelten menschlichen Tätigkeiten mit sich, während eine unkontrollierte Nutzung des Bodens diese Ressource aufzehrt und das allgemeine Gleichgewicht des Ökosystems schwer verändern würde.

Der Reichtum an natürlichen Ressourcen in einem Gebiet, das sich durch eine große landschaftliche Vielfalt kennzeichnet (Berge, Hügellandschaften, Karst und Lagunenlandschaften), stellt ein Vermögen dar, das nicht zerstreut werden darf, sondern als ein Entwicklungsfaktor durch die Schaffung von Netzwerken aufgewertet werden muss, die diese unterschiedlichen Vermögenswerte in Synergie bringen.

Besonders zu beachten ist ferner die Erhaltung des Gebiets und der Schutz vor Naturgefahren (hydrogeologisch, gewässer- und forsttechnisch), um den Einwohnern im Falle von Naturkatastrophen oder außergewöhnlichen Ereignissen besseren Schutz zu geben, die aufgrund der Klimaveränderungen in der Region FVG immer häufiger auftreten.

Die Umsetzung von präventiven Maßnahmen wird durch eine Politik zum Schutz der Umwelt begünstigt, die z.B. die Bewirtschaftung des Waldes in den Bergen fördert, die entsprechend der Versorgungskette Wald-Holz-Energie ausgerichtet ist.

#### Ziele:

**2.1 Stärkung des gesamten ökologischen Umfangs in der Region und insbesondere in den ländlichen und natürlichen Gebieten mit größerer landschaftlichen Wertigkeit (Berge, Täler , Küsten und Hinterland), durch Identifizierung des ökologischen Netzes und Erhöhung des Schutzes der Habitate, wovon auch die Attraktivität der Region profitiert.**

#### Allgemeine Maßnahmen:

- Der PGT erkennt den strategischen Wert des Gebietskonzeptes "Regionales ökologisches Netzwerk" und definiert die Knotenpunkte und Schnittstellen dieses Netzes (Regionalparks, SIC und ZPS, naturbelassene Gebiete, usw.).
- Der PGT zeigt die normativen Richtlinien zur Hemmung von Ansiedlungs- und Infrastrukturvorhaben, die die Wertigkeit des regionalen ökologischen Netzwerks beeinträchtigen könnten.
- Ferner werden Aktivitäten gefördert, die auf die Erhöhung der bestehenden biologischen Vielfalt ausgerichtet sind und, um das Gebiet durch Maßnahmen der städtischen Umstrukturierung, der Agrarordnung und Aufforstung, die bebauten von den naturbelassenen Gebieten durchdringen zu lassen.
- Die Großraumplanungen werden durchgeführt, um die territorialen Strategien für die Definition ökologischer Netzwerke auf lokaler und überörtlicher Ebene umzusetzen. Das ökologische Netz des Großraums inklusive der städtischen Gebiete definiert zudem die unerlässlichen Verbindungselemente.

**2.2 Erhaltung des Bodens als natürliche Ressource durch die Förderung von städtischen Sanierungsmaßnahmen und Wiederbelebung ungenutzter Gebiete, die durch die Nutzung der bestehenden Gebäude, bzw. die Verringerung der Urbanisierung von landwirtschaftlichen Flächen zurück zu versetzen sind.**

#### Allgemeine Maßnahmen:

- Festlegung der Priorität von Maßnahmen für die Wiederherstellung von degradierten Flächen und Brachen, Erneuerung und Aktualisierung des städtischen Gefüges ohne Standards hinsichtlich der Qualität, Funktion und Energie nach den Grundsätzen der Energieeffizienz (mit einer Aufschlüsselung nach Makrobereichen der Abwicklung und die Festlegung spezifischer Ziele für die Top-Level-Zentren) und diejenigen, die die Verhältnisse mit den städtischen Umfeldern mittels grüner Gürtel, öffentlicher Areale und zum privaten Verkehr alternativer Mobilität festigen.
- Fördern die Rationalisierung, Rückgewinnung und Wiederverwendung des verfügbaren Baubestands.

- Schutz der Werte der Siedlungen und historischen Stadtkerne und ländlichen Anwesen, die ein nicht herabstufbares regionales Vermögen darstellen (da vom CDV festgelegt). In diesen Gebieten wird die "Systematisierung der Werte" bevorzugt, d.h. der Schutz und die Erhaltung des Gebietes durch konsequente Einschränkungen der Umwandlungsmöglichkeiten gefördert.
- Hemmen der Urbanisierung in der Nähe großer Verkehrsknotenpunkte, wobei umgekehrt die lokalen Entwicklungsprojekte gefördert werden.
- Vorgaben zur Bildung von städtischen Bilanzen während der Großraumplanung bestimmen.
- Förderung der Multifunktionalität der Zentren durch die Überwindung der Monofunktionalität als Wohngebiet, die Wiedererlangung der Zweckbestimmungen, die Teil der lokalen Traditionen sind und die Lokalisierung neuer und vielschichtiger Funktionen (Handwerk, Tourismus, Handel, Einrichtungen für Freizeit und kulturelle Aktivitäten).

### **2.3 Aufwertung der natürlichen, landschaftlichen und identitären Elemente des Gebiets im Zusammenhang mit einer größeren Attraktivität und Nutzbarkeit des hochwertigen Tourismus (kulturell, ökologisch, weingastronomisch, etc..).**

#### Allgemeine Maßnahmen:

- Förderung der Multifunktionalität der Landwirtschaft, die darauf setzt, in größerem Rahmen eine Reihe von zusätzlichen Funktionen und Dienstleistungen zum Wohle der gesamten Gesellschaft zu integrieren. Mit der landwirtschaftlichen Tätigkeit steht die Verarbeitung und der Direktverkauf der landwirtschaftlichen Erzeugnisse in Verbindung, der Schutz des ländlichen Raums, des Agritourismus, die Wiedererlangung und der Anbau und die Pflege antiker Pflanzen und Tierarten, sowie Landwirtschaftsdidaktik.
- Priorisieren der Entwicklung in ländlichen Gebieten, in denen sich Produktionen von großem Wert befinden und Einschränkung der Umwandlung zu Zwecken, die den agrartechnischen und landschaftlichen Wert herabsetzen.
- Die Priorität zur Notwendigkeit der Rückgewinnung bestehender baulicher Güter zur Vorschau neuer touristischer Ansiedlungen definieren (auch kleineren, wie kleine Dörfer und ländliche Siedlungen), um die Wahrung der Identität der regionalen Landschaft zu gewährleisten.
- Feststellen von überörtlichen Tourismussystemen durch das Anlegen eines Netzes von Themen-Wanderwegen, die die attraktiveren Zentren mit den weniger attraktiven verbindet und so enorm das Potenzial des Gebiets aufwertet.

#### Lokale Maßnahmen:

- Die Großraumplanungen werden durchgeführt, um territoriale überörtliche Strategien zu entwickeln, um wie folgt zu vervollständigen:
- den saisonalen Küstentourismus durch den Kunstschatz (Anerkennung des touristisch-kulturellen Gebiets von Grado, Aquileia, Palmanova und der Lagune), um die Qualität und Vielfalt des Angebots zu erhöhen;
- den saisonalen Bergtourismus durch das Natur-, Umwelt- und Landschaftserbe, ausgerichtet auf die Naturparks der Friaulischen Dolomiten und der Julischen Voralpen, um den Reichtum der Angebote durch Aktivitäten in Verbindung mit Wanderungen, Sport, typische Produktionen von Landwirtschaftsprodukten und lokalem Handwerk zu erhöhen.

### **2.4 Erhöhung der Sicherheit des Gebiets durch Vorhersagen von Naturgefahren (gewässertechnisch und hydrogeologisch) aufgrund der Zunahme der außergewöhnlichen Ereignisse durch den Klimawandel.**

#### Allgemeine Maßnahmen

- Definition von Schutzmaßnahmen, die die Umwandlung von bereits von Ereignissen durch hydrogeologische Störungen betroffen oder gefährdet sind.
- Festlegen von Vorgaben für die Planung auf lokaler und überregionaler Ebene bzgl. der Notwendigkeit für die Umsetzung der Auflagen für die Brancheninstrumente zur Forschung hinsichtlich der Verletzlichkeit des Gebietes für die nicht untersuchten Bereiche.

### **5.3. Strategische Politik Nr. 3 Qualität und Umstrukturierung der Region (vom Polyzentrismus zum System Region)**

In der Region ist die Funktionalität der Stadtzentren (Knotenpunkte des Systems) und ihre Referenzgebiete verbessert werden, um Wohlbefinden, Erbringung von Dienstleistungen, das Angebot an Wohnräumen, Kultur und Informationen zu gewährleisten.

Ziel ist es, mit der Definition der lokalen territorialen Systeme (STL), die notwendigerweise Spezialisierungen annehmen und komplementäre Funktionen übernehmen müssen, um Verschwendungen von wirtschaftlichen Ressourcen zu vermeiden und damit die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des regionalen Systems verfolgen.

Die territoriale Aggregation der STL muss als ein dynamisches Gebilde vor den zahlreichen Facetten geplant werden, mit einem eigenem Gebietskapital (wirtschaftlich, sozial, institutionell, ökologisch, kulturell, siedlungstechnisch, usw.), das über die Zeit fortschreitet und von dem die Möglichkeiten der Anhäufung, der Konsumrisiken, des Investitions-, Wartungs- und Innovationsbedarfs, durch die Vermeidung der Zweiteilung der Entwicklungsgebiete und den Gebieten, die Gefahr laufen eine Randstellung einzunehmen.

Auch in der Region Friaul-Julisch Venetien besteht, die aus kleineren Stadtzentren besteht, ist die Entwicklung der Rolle der Stadt ein wichtiger Faktor, da sich hier die Dienstleistungen und die hoch komplexen Funktionen konzentrieren, die für den globalen Wettbewerb notwendig sind.

Die regionalen Strategien gehen in Richtung der Verdichtung der Zentren, in Übereinstimmung mit dem bestehenden Kontext, sowie in Richtung der Stärkung und Integration innerhalb der verschiedenen öffentlichen Verkehrssysteme, deren Zugänglichkeit verbessert werden sollte, jedoch auch zur Platzierung eines neuen Transportangebots innerhalb der strategischen Ausrichtungsentscheidungen in dem Gebiet, die zur Wahl der Standorte für neues Ansiedlungswachstum dienen.

In diesem Zusammenhang und in einem langfristigen Szenario wird die Möglichkeit bewertet, ein regionales großstädtisches Bahnsystem zu realisieren.

#### Ziele

- 3.1 Sicherstellung der Gerechtigkeit bei der Verteilung der Kosten und der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Nutzen innerhalb der Region, die sich aus der produktiven, infrastrukturellen und baulichen Entwicklung ergeben.**

#### Allgemeine Maßnahmen:

- Definition eines Systems primärer und sekundärer Stadtzentren, um ein Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Gebieten der Region durch die Hierarchie und Spezialisierung zu gewährleisten.

- Förderung der territorialen Ausgleichsmechanismen als ein Mittel, um die Auswirkungen des Wettbewerbs zwischen den Gemeinden bzgl. des Siedlungsangebots zu verhindern, um dem Prozess der Zerstreuung und Siedlungszersprengung zu begegnen und die Auswirkungen auf die Umwelt durch den Verkehr zu reduzieren.
- Integration, unter Berücksichtigung der europäischen Richtlinien zur Wettbewerbspolitik, der Politiken zur Entwicklung des Handels und der gesamten räumlichen Entwicklung, um die Versorgung in unterversorgten Gebieten auszugleichen.

### **3.2 Aufbau von lokalen territorialen Systemen zur Koordinierung der allgemeinen Strategien und Aufwertung des territorialen Potenzials, um nachhaltige Formen der Entwicklung langfristiger Strategien zu fördern, die vom territorialen Gesichtspunkt aus die bestehenden siedlungstechnischen Ballungs- und Zerstreuungsprozesse ausgleichen.**

#### Allgemeine Maßnahmen:

- Definition der territorialen Aggregationen auf der Basis ähnlicher Eigenschaften vom Gesichtspunkt der Funktion und Identität und mit einer kritischen Masse, die sie als einen komplexen Knoten des regionalen Netzes einstufen kann.
- Festlegung von Großraumplanungsinstrumenten, die den lokalen territorialen Systemen Governance-Befugnisse zuweisen.
- Definition der Veranlagungen der lokalen territorialen Systeme und der bei der Planung des Großraums anzugehenden Kritikpunkte.
- Festlegung von Kriterien, die bei der Großraumplanung ergriffen werden müssen, um das Phänomen der Zersiedelung zu reduzieren, durch die der Flächenverbrauch ansteigt und die Umweltqualität beeinträchtigt wird.
- Festlegung von Mechanismen und Regeln der Entzerrung und des territorialen Ausgleichs, die bei der Großraumplanung anzuwenden sind.

### **3.3 Stärkung eines Systems mit primären und sekundären städtischen Knoten durch Spezialisierung und Hierarchisierung**

#### Allgemeine Maßnahmen:

- Im Gebietsprojekt "Stadtnetze" definiert der PGT die städtische Hierarchie der Zentren, in dem die Planung und Programmierung sich auf die Aufwertung ihrer Funktion auf wirtschaftlicher und territorialer Ebene beziehen sollen.
- Der Plan legt die folgenden Top-Level-Zentren fest, indem die Funktion und die Spezialisierung im überregionalen und regionalen Maßstab und des STL definiert werden:
  - Gorizia (Görz)
  - Pordenone
  - Triest
  - Udine
  - Monfalcone - Ronchi dei Legionari
  - Cervignano del Friuli - Palmanova
  - Cividale
  - Latisana

- Codroipo
  - San Vito al Tagliamento
  - Sacile
  - Maniago - Spilimbergo
  - San Daniele del Friuli
  - Gemona
  - Tolmezzo
  - San Giorgio di Nogaro (auf Projektebene)
  - Tarvisio (auf Projektebene)
- Der PGT bestimmt die notwendigen Umfänge für die Top-Level-Zentren hinsichtlich des Dienstleistungsangebots (Bildung, Gesundheit, Kultur, Freizeit und Mobilität) und Fähigkeit des Produktionsapparats, Arbeitsplätze mit einem entsprechenden Weisungsdokument.
  - Der Plan fördert die Wiederherstellung der historischen Siedlungsgebiete, der verlassenen Gebiete (insbesondere der Militärgelände), sowie der Brachen, indem die Wiederverwendung des Bestands zu Wohnzwecken, für kulturelle Aktivitäten, Dienstleistungen und Produktionsbetriebe angekurbelt wird.
  - Der PGT definiert die Beziehungen zwischen den Top-Level-Zentren und den anderen zu den STL gehörenden Stadtzentren in Bezug auf die gegenseitigen Verknüpfungen, den Standort von Dienstleistungen und die Ergänzungsfähigkeit von höheren Funktionen, so dass dem Phänomen der Marginalisierung und der Verwahrlosung, vor allem in den Bergen, begegnet wird.

#### Lokale Maßnahmen:

- Förderung der Stärkung der territorialen linearen Systeme durch die Möglichkeit der Nutzung der Personenbeförderung mit der Bahn, die sich als neue Achsen des polyzentrischen Modells der Region festigen können (z.B. Triest- Monfalcone-Cervignano; Cervignano-Palmanova- Udine; Gorizia-Cormons-Manzano).
- Stärkung der Hauptzentren (Codroipo, Palmanova, Gorizia, Triest) entlang der nördlichen Ost-West-Verkehrsachse (SP 252), um die Neuorganisation des Siedlungssystems zu erleichtern.
- Stärkung der mittelgroßen Ortschaften (Latisana, San Giorgio di Nogaro, Cervignano del Friuli, Monfalcone und Ronchi dei Legionari) entlang der südlichen Ost-West-Achse (SS 14), die potenziell vom Durchgang des Korridors III betroffen sind.
- Integration historischer Siedlungsstrukturen durch die Stärkung der Nord-Süd-Achse, insbesondere Palmanova-Udine-Grado zur Steigerung und Verbesserung der Erreichbarkeit der touristischen Badeorte.

### **3.4 Sicherstellung, dass alle Gebiete der Region Zugang zu den Dienstleistungen der Gesundheits-, Technik, Vertriebs-, Kultur-, Energie, Mobilitäts- und Bildungsnetzen haben.**

#### Allgemeine Maßnahmen:

- Ausstattung aller Top-Level-Zentren mit innovativen Dienstleistungen und Förderung der Ansiedlung hochwertiger Funktionen und seltener Dienstleistungen.
- Konzentration der übergeordneten Dienstleistungen in den Top-Level-Zentren unter Gewährleistung der Erreichbarkeit seitens des Referenzgebiets.

- Schutz des Netzes der Nahversorgungsbetriebe (speziell in den kleinen Ortschaften), indem die Trends der Verödung von Handelsgebieten umgekehrt werden.
- Gewährleistung der ordnungsgemäßen Verteilung der Dienstleistungen (öffentliche und private) durch Innovation und Entwicklung (z.B. *E-Commerce*) und durch Überprüfung der Ausstattungen auf Großraumbene.

### **3.5 Erhöhung der Leistung und der Qualität der städtischen Umwelt durch die Reduzierung der Umweltverschmutzung, der Abfallproduktion und die Einschränkung des Ressourcenverbrauchs.**

#### Allgemeine Maßnahmen:

- Der PGT zeigt als prioritäres Ziel für die Planung auf allen Ebenen die Rückgewinnung verlassener und ungenutzter Flächen, die Wiederverwendung von bestehenden Gebäuden und die Sanierung von weniger ausgestatteten städtischen Bereichen, ohne dabei Veränderungen vorzunehmen, die den natürlichen Bodenbestand reduzieren.
- Der Plan zeigt die Planungsinstrumente aller Ebenen auf, die für die Wiederbelebung der Zentren, Orte und Siedlungen von historischem, ökologischem und ländlichem Interesse sind, die Multifunktionalität als Mittel zur Stärkung der Identität der lokalen Gemeinden, mit Zustimmung zur integrierten Aktivität des Handwerks, des Tourismus, des Handels und der Einrichtungen für Freizeit und Kultur.
- Der PGT weist die territorialen Planungsinstrumente auf die Notwendigkeit hin, Ziele und Maßnahmen vorzusehen, um die soziale und funktionelle Integration innerhalb des Wohngefüges der städtischen Gebiete und des Handelsangebots zu fördern. Im Einzelnen werden die Aufwertung und die Konsolidierung der Vertriebstätigkeiten und die sie ergänzenden Ketten gefördert (vor allem in den Bergen), sowie die Einrichtung von traditionellen Märkten und Einkaufszentren, auch durch die Einschränkung des Fahrzeugverkehrs und die Einrichtung von Fußgängerzonen in den Zentren, die eine angemessene Bereitstellung von Parkplätzen außerhalb der Bausubstanz.



Tab. 1: Zusammenfassung der strategischen Politiken des PGT

<b>Aktionen des kommunalen Raumordnungsplans</b>		
<b>Politik des PGT</b>	<b>Entsprechende Ziele des PGT</b>	<b>Aktionen des PGT</b>
1. Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit der Regionen als Verbesserung der Qualität der Mobilität und der Produktion	1.1 Integration des großen infrastrukturellen Rahmens von europäischer und nationaler Wertigkeit (Korridor Adria-Baltikum - Mittelmeerkorridor) gemäß den Strategien der nachhaltigen Mobilität, durch Favorisierung des Bahnverkehrs.	1. Realisierung von europäischen Korridoren durch Ausbau der internationalen Erreichbarkeit, gemäß den Planungsmodi der Infrastrukturen, die das regionale ökologische Netz berücksichtigen und die im CDV angegebenen Werte respektieren, gemäß den folgenden Kriterien: - Minimierung des Verbrauchs natürlicher und landwirtschaftlicher Böden; - Ergänzung der Infrastrukturmaßnahmen mit landschaftlichen und ökologischen Aspekten; - Definition der Kompensierungs- und Abschwächungsmaßnahmen der Auswirkungen (oder der regionalen Wertverluste); - Identifikation der landwirtschaftlichen Produktionen, die in den von den Infrastrukturen passierten Gebieten verbleiben können ("no food" Landwirtschaft für Biomasse, Biodiesel, etc.), sowie der sowie der erneut anzusiedelnden spezifischen hochwertigen Kulturen; - Einschränkung der Urbanisierung in der Nähe großer Verkehrsknotenpunkte.
	1.2 Ausbau der Verbindungshäfen und -korridore mit den umliegenden Regionen, neben der Verbesserung des Beziehungsnetzes auf allen Ebenen, um die Bindungen des internen territorialen Zusammenhalts zu stärken und die Qualität der Beziehungen zu verbessern	1. Erkennen der Prioritäten für das Hafensystem der oberen Adria und die grenzübergreifende Kooperation, die Verbindungen zwischen den Stadtgebieten und den Hafenterminals von Triest und Capodistria, sowie dem Flughafen- und Bahnzentrum von Ronchi Dei Legionari mit Gorizia und Nova Gorica
		2. Realisierung von grenzübergreifenden Verbindungen zwischen FVG, Österreich und Slowenien.
		3. Förderung der Erreichbarkeit der Top-Level-Zentren und entsprechenden STL, vorzugsweise über Schienenverkehr. Die städtischen Mittel auf breiter Ebene müssen die infrastrukturellen Kritikpunkte hervorheben und entsprechende Umschlagstellen Auto-Zug bzw. ÖVM vorsehen, verbunden mit dem Rad- oder Fußgänger-Mobilitätsnetz.
	1.3 Rationalisierung und Entwicklung der Intermodalität und der Logistik	1. Rechtsvorschriften, die eine größere Flexibilität der Funktionen in den Produktionsgebieten fördern, insbesondere in denen, die <b>strukturelle Kritikpunkte aufweisen</b> .
		2. Rechtsvorschriften für die Großraumplanung und die örtliche Planung, die die Bereitstellung von Handels- und Logistikeinrichtungen für die größeren Städte und Altstädte fördern, um die Verschmutzung und die Staus zu reduzieren.
3. Förderung der Wiederverwendung von brachliegenden oder nicht genutzten Gebäuden/Flächen zu Logistik- und intermodalen Zwecken.		
1.4 Entwicklung besonders geeigneter Gebiete für die Ansiedlung von Produktionsketten mit Landwirtschaftsprodukten und Agrar- und Ernährungsprodukten.	1. Schutz der Landwirtschaftsgebiete, die sich durch qualitativ hochwertige Produktionen auszeichnen.	
	2. Förderung der Schaffung von Landwirtschaftsgebieten und Aufwertung der Produktionsstätten, die mit der Zielsetzung des Schutzes der Integrität des ländlichen Systems vereinbar sind.	
	3. Erhaltung von Bereichen für land- und forstwirtschaftliche Tätigkeiten durch die Förderung von Aktivitäten im Zusammenhang mit der Wald-Holz-Kette.	
1.5 Förderung von innovativen Industriegebieten in Bezug auf die Eindämmung des Verbrauchs der natürlichen Ressourcen und der Energieeinsparung.	1. Feststellung der Kriterien für die Definition der bestehenden Produktionsgebiete, die Eigenschaften der ökologischen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeit aufweisen und daher ausgedehnt werden können, sowie für die Definition bestehender Produktionsbereiche (oder mit Geschäften gemischt), die nicht zu erweitern sind, um den aktuellen Bestand zu erhalten und/oder zurückzusetzen.	
	2. Bereitstellung entsprechender Leitlinien für die Realisierung von "Ökologisch ausgestatteten Produktionsbereichen".	
1.6 Förderung der Produktionsbetriebe, die	1. Definition von Produktionssystemen auf regionaler Ebene, die von strategischer Bedeutung für die Entwicklung der	

	als Distrikt verknüpft sind.	Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft, durch die Identifizierung von Kompetenzzentren auf regionaler Ebene sind, für die vorrangige Entwicklungsmaßnahmen vorgesehen sind.
		2. Konsolidierung der bestehenden Produktionssysteme (Industriebezirke und -gebiete) mit der Möglichkeit der Erweiterungen für ökologisch nachhaltige Aktivitäten mit hoher Wertschöpfung.
		3. Förderung der Neuorganisation der in der Region verteilten Produktionsbetriebe, insbesondere der isolierten und kleineren Betriebe und die, denen die örtlichen gefestigten Traditionen fremd sind (z.B. Produktionsbetriebe in den Bergen).
		4. Hinweise für die Großraumplanungsinstrumente, um das Verbreiten neuer Industriegebiete in der Region und die Ausweitung der bestehenden einzugrenzen, die noch nicht ausreichend an die wichtigsten Verkehrsnetze, an die Knoten des Logistiksystems, die Deponien und die Hauptenergienetze angebunden sind.
	1.7 Sicherstellung der Möglichkeit der wirtschaftlich interessanten Energieversorgung für das Unternehmenssystem, wobei der Einsatz von erneuerbaren Energiequellen zu bevorzugen ist.	1. Aufrechterhaltung von Waldwegen, um die Erzeugung von Energie aus Wald-Biomasse zu unterstützen.
		2. Umsetzung von Projekten der territorialen, landschaftlichen und ökologischen Integration der Energienetze und der Produktionszentren.
2. Schutz und Aufwertung der Ressourcen und Vermögenswerte der Region durch die Aufrechterhaltung des Gleichgewichts in den Ansiedlungen zwischen Bedarf der Landnutzung für menschliche Aktivitäten und den Schutz der ökologischen und ökologischen Werte, dem Schutz der Umwelt und vor Umweltgefahren.	Stärkung des gesamten ökologischen Umfangs in der Region und insbesondere in den ländlichen und natürlichen Gebieten mit größerer landschaftlichen Wertigkeit, wovon auch die Attraktivität der Region profitiert.	1. Definition der Knoten (Netz Natura 2000, SIC, ZPS, Regionalparks, Naturschutzgebiete, usw.) und der Schnittstellen, die das regionale ökologische Netzwerk bilden.
		2. Angaben der Modi für die Definition, die Erhaltung und die Stärkung der ökologischen Netze des Großraums.
		3. Die Ansiedlungs- und Infrastrukturvorhaben entmutigen, die die Wertigkeit des regionalen ökologischen Netzwerks beeinträchtigen könnten.
		4. Steigerung der Biodiversität und Umfunktionierung des Gebiets durch Maßnahmen der städtischen Umstrukturierung, Agrarordnung, Aufforstung, die bebaute von naturbelassenen Gebieten durchdringen lassen.
	2.2 Erhaltung der natürlichen Bodenressource durch die Förderung von städtischen Sanierungsmaßnahmen und Wiederbelebungen ungenutzter Gebiete, die durch die Nutzung der bestehenden Gebäude.	1. Als Priorität die Erneuerung und die städtischen Sanierungsmaßnahmen gemäß den Prinzipien der Energieeffizienz und durch die Rückgewinnung von verlassen Gebieten definieren.
		2. Schutz des historischen und ländlichen Siedlungserbes, das von der Region nicht durch die Einschränkungen der von den Großraumplanungsinstrumenten gegebenen Änderungsmöglichkeiten reduziert werden kann.
		3. Vorgabe zur Bildung von städtischen Bilanzen während der Großraumplanung, durch Förderung der Rationalisierung, Rückgewinnung und Wiederverwendung verfügbarer Räume.
	2.3 Aufwertung der natürlichen, landschaftlichen und identitären Elemente des Gebiets im Zusammenhang mit einer größeren Attraktivität und Nutzbarkeit des hochwertigen Tourismus (kulturell, ökologisch, ländlich, etc..).	1. Förderung der Multifunktionalität des primären Sektors in Bezug auf den Schutz des Territoriums, so dass die Vereinigung von Landwirtschaft, Agritourismus, Verarbeitung und Direkterkauf von lokalen Produkten und Aktivitäten der Landwirtschaftsdidaktik ermöglicht werden. Priorisieren der Entwicklung in ländlichen Gebieten, die sich durch Produktionen von großem Wert auszeichnen und Einschränkung der Umwandlung zu Zwecken, die den agrartechnischen und landschaftlichen Wert herabsetzen.
		2. Definition der Priorität zur Notwendigkeit der Rückgewinnung bestehenden baulichen Guts zur Vorschau neuer touristischer Ansiedlungen (insbesondere kleine Dörfer und ländliche Siedlungen, um die Wahrung der Identität der regionalen Landschaft zu gewährleisten).
3. Definition von überörtlichen Tourismussystemen durch das Anlegen eines Netzes von Themen-Wanderwegen, die die touristisch interessanten Zentren mit den historisch-kulturellen Attraktionen und dem ökologischen Netz verknüpften Attraktionen verbinden.		

	2.4 Erhöhung der Sicherheit der Region durch Vorhersage von Naturgefahren (wassertechnisch und hydrogeologisch).	<p>1. Erkennen von Schutzmaßnahmen zur Veränderung von bereits betroffenen oder von hydrogeologischen Störungen und Lawinen gefährdeten Gebieten, sowie Schutz von Waldflächen, die Schutz vor Naturgefahren bieten.</p> <p>2. Vorgaben für die Planung auf lokaler und überregionaler Ebene bzgl. der Notwendigkeit für die Umsetzung der Auflagen, die durch Mittel der Branche und zur Untersuchung der Gebietsschwäche verursacht werden.</p>
3. Qualität und Umstrukturierung der Region (vom Polyzentrismus zum System-Region)	3.1 Sicherstellung der Gerechtigkeit bei der Verteilung der Kosten und der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Nutzen innerhalb der Region, die sich aus der produktiven, infrastrukturellen und baulichen Entwicklung ergeben.	<p>1. Definition eines Systems der primären und sekundären Ballungszentren, abgestuft und spezialisiert, die ein Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Gebieten der Region sichern.</p> <p>2. Festlegung von Mechanismen und Regeln der Entzerrung und des territorialen Ausgleichs, die bei der Großraumplanung anzuwenden sind, wie Instrumente für die nachhaltige und polyzentrische Entwicklung.</p> <p>3. Integration der regionalen Raumentwicklung mit der allgemeinen regionalen Wirtschaftsförderung, unter Berücksichtigung der europäischen Wettbewerbsrichtlinien.</p>
	3.2 Aufbau von lokalen territorialen Systeme zur Koordinierung der allgemeinen Strategien und Aufwertung des territorialen Potenzials, um nachhaltige Formen der Entwicklung langfristiger Strategien zu fördern, die vom territorialen Gesichtspunkt aus die bestehenden siedlungstechnischen Ballungs- und Zerstreuungsprozesse ausgleichen.	<p>1. Definition territorialer Aggregationen, die sich hinsichtlich der funktionellen, identitären und die Größe betreffenden Eigenschaften ähnlich sind.</p> <p>2. Angabe des Potenzials der lokalen territorialen Systeme und der bei der Großraumplanung anzugehenden Probleme unter Festlegung der Maßstäbe für die Erscheinungen der Zerstreuung und des Flächenverbrauchs, die Das Niveau der Umweltqualität beeinflussen.</p>
	3.3 Stärkung eines Systems mit primären und sekundären städtischen Knoten durch Spezialisierung und Hierarchisierung	<p>1. Festlegung der Top-Level-Zentren und der kleineren Zentren, indem die Funktion und die Spezialisierung im überregionalen und regionalen Maßstab definiert werden.</p> <p>2. Definition der notwendigen Ausstattungen für die Top-Level-Zentren hinsichtlich des Dienstleistungsangebots (Bildung, Gesundheit, Kultur, Freizeit und Mobilität) und Fähigkeit des Produktionsapparats, Arbeitsplätze zu schaffen.</p> <p>3. Förderung der Wiederherstellung von historischen Siedlungen, die Wiederverwendung von bestehenden und verlassenen Gebieten, die Sanierung verlassener Umgebungen.</p> <p>4. Definition der Beziehungen zwischen Top-Level-Zentren und kleineren Orten bzgl. der Verbindungen, den Standort von Dienstleistungen und die Ergänzungsfähigkeit von höheren Funktionen.</p>
	3.4 Sicherstellung, dass alle Gebiete der Region Zugang zu den Dienstleistungen der Gesundheits-, Technik, Vertriebs- Kultur-, Energie, Mobilitäts- und Bildungsnetzen haben.	<p>1. Konzentration der übergeordneten Dienstleistungen in den Top-Level-Zentren unter Gewährleistung der Erreichbarkeit seitens des Referenzgebiets.</p> <p>2. Überprüfung der Ausstattungen auf Großraumbene unter Gewährleistung der korrekten Verteilung der Dienstleistungen (öffentliche und private) durch Innovation und Entwicklung.</p> <p>3. Schutz des städtischen Handlungsgefüges, speziell in den kleinen Orten und den Bergregionen, indem die Trends der Verödung von Handelsgebieten umgekehrt werden und die Aufwertung und der Verkauf typischer lokaler Produkte gefördert werden.</p>
	3.5 Erhöhung der Qualität der städtischen Umwelt durch die Reduzierung der Umweltverschmutzung, der Abfallproduktion und die Einschränkung des Ressourcenverbrauchs.	<p>1. Identifizierung der Multifunktionalität als ein Mittel zur Stärkung der lokalen Identität, durch Integration von Wohnsiedlung, Handwerks, Tourismus, Handel, Einrichtungen für Freizeit und Kultur.</p> <p>2. Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der Umwelt und Besiedlung und der nachhaltigen Entwicklung des Gebiets.</p>

## **6. Die lokalen territorialen Systeme (STL):**

### **6.1. Eine neue Territorialstruktur als Strategie des DTSR**

Der PGT zielt darauf ab, die Region FVG unabhängig und führend im europäischen Raum zu platzieren. Eine Region, die ausgehend von einem Konzept territorialen Zusammenhalts, sowohl im weitesten Sinne, also auf europäischer Ebene, als auf die lokale Ebene des ausgedehnten Gebietes konzentriert, in der Lage ist, internationale Beziehungen aufzubauen, Expansionsszenarien ebenso anzubieten wie die Entwicklung lokaler Territorialsysteme.

Der Zusammenhalt zeigt sich in der Fähigkeit ein System zwischen den Netzen zu realisieren, die das Territorialsystem in seiner Gesamtheit bilden: dem Siedlungssystem, dem Infrastruktursystem und dem natürlichen Umweltsystem sowie dem Versuch, zwischen diesen ein nachhaltiges Gleichgewicht zu schaffen.

Städte sind wahre Entwicklungsförderer, sie sind die Antriebskraft, die mit ihrer Unterschiedlichkeit und der Charakteristik der Stadtzentren für soziales und wirtschaftliches Wachstum des Territoriums sorgen.

Um jedoch diese Entwicklung zu bewirken, müssen Zugänglichkeit und Integration der Territorien auf europäischer Ebene verbessert werden, indem gegenseitige Ergänzung und Synergie gefördert werden, aber Qualität und Vielfalt als Grundwerte erhalten bleiben.

### **6.2. Von funktionierenden Stadtnetzwerken zur „territorialen Plattform“**

#### **6.2.1. Einsparungen im Flächenverbrauch**

PGT präsentiert ein Kontrollsystem, welches sich aus dem polyzentrischen Netzwerk der Örtlichkeiten und dem entsprechenden Zustromverhältnis zusammensetzt. Die Bedeutung eines Gebietes liegt also nicht nur in seiner Größe, sondern auch in seiner Fähigkeit einen Knotenpunkt mehrerer Netzwerke darzustellen.

Der neue Ansatz des regionalen polyzentrischen Netzwerks beruht nicht allein auf traditioneller Hierarchielogik sondern hängt auch von den städtischen und territorialen Netzwerken ab.

In der Tat bietet die Logik dieser Netzwerke neue Entwicklungsperspektiven für die Gebiete und einzelne Zentren, die diversen territorialen Netzwerken angehören..

Je mehr Verbindungen ein Zentrum zu verschiedenen funktionellen Netzwerken hat, desto höher sind seine Entwicklungsmöglichkeiten, die sich nicht mehr in räumlichen Wachstum oder Konzentration messen, sondern vorwiegend in der Qualität und Effizienz ihrer Beziehungen.

Außerdem reduzieren die Informationstechnologien und die neuen Transportmodalitäten die Distanzen zwischen den Zentren, erweitern die Interaktionsmöglichkeiten und

ermöglichen diesen, die „neuen“ Zugänglichkeiten, ein höheres Wachstumspotential zu entwickeln, aufs Beste zu nutzen.

Die Strategie des PGT ist es, die Entwicklung und den Zusammenhalt des regionalen Territoriums durch die Integration der verschiedenen funktionellen Netzwerke (Besiedlungs-, Umwelt- und Infrastrukturnetzwerke) zu fördern und die Aufwertung der Orts-Zentren, welche, verbunden durch Beziehungen, Infrastruktur oder unterschiedlichen Flüssen, die tragende Struktur („territoriale Plattform“) definieren.

Zur Realisierung dieser Strategie misst der Plan den Besiedlungs- und Transportnetzwerken die ordnende Funktion der „regionalen, territorialen Plattform“ mit ihren Eigenschaften an Zugänglichkeit und Funktionsfähigkeit der Zentren bei, während die Bestimmung des Ökosystemnetzwerkes die Anerkennung der Charakteristiken des Territoriums sichert.

Bis heute folgte der Besiedlungsausbau einer Frage der Infrastruktur und in gleicher Weise erfolgte die Urbanisierung leichter entlang der Transportwege.

Dieses Expansionsmodell ist der Hauptgrund für die territoriale Unordnung und der städtischen Zersiedlung und aus diesem Grunde ist es notwendig die Stadtformen unter Einbeziehen ökologischer Netzwerke neu zu gestalten.

Zusammengefasst zielt der PGT hauptsächlich auf folgende Handlungen:

- **ein zweckmäßiges, polyzentrisches System zu kreieren, das klar und deutlich die Hierarchie der Besiedlungsfunktionen und eine ausgeglichene Verteilung der Serviceleistungen auf dem Territorium definiert. Diese politische Strategie muss die horizontale Expansion der Städte eindämmen und ein Besiedlungswachstum enthalten, vor allem in den mittleren Zonen des regionalen Territoriums, und zwar so, dass die Besiedlungsstruktur und Infrastruktur effizienter wird und Stau und Verschmutzung aufgrund erhöhter Mobilität sich verringern. Die zweckmäßige Verteilung der Funktionen, Serviceleistungen und der Infrastruktur müsste außerdem eine geringere Landnutzung bewirken. Grundlage dieses Prozesses ist es, ein ausgeglichenes Verhältnis zu schaffen zwischen den drei territorialen Hauptsystemen: dem natürlichen Umweltsystem, dem Siedlungssystem und dem Infrastruktursystem. Denn nur mit Respekt gegenüber dem Territorium und seiner Ressourcen kann das anthropische System in ein korrektes Verhältnis zum Natur- und Umweltsystem gebracht werden.**
- **das materielle und immaterielle Netzwerk der Transportinfrastrukturen so entwickeln, dass die Verbindungen zwischen den Knotenpunkten des polyzentrischen Systems effizienter werden und eine zweckmäßige Verteilung der Funktion auf dem Territorium ermöglichen. Mit Aufnahme des Regionalen Planes der Transportinfrastruktur, der Mobilität von Gütern und der Logistik (RPTMGL) schränkt der PGT die Entstehung neuer Infrastrukturen ein und zielt auf wachsende Zugänglichkeit der Orte durch eine bessere Verteilung und Integration der Transportmittel. Der Plan sieht außerdem ein integriertes System der Infrastrukturen vor, in dem der Ausbau des Schienentransportes bevorzugt wird, indem versucht wird, diesen allen Einwohnern der Region zugänglicher zu machen. Ziel ist es, die Planung der Stadtumgestaltungen aus verkehrstechnischer und energetischer Sicht in Richtung eines kompakten, funktionelleren und effizienteren Modells auszurichten und dabei zu versuchen die Netzwerke auf die beste Weise zu verbinden indem bereits vorhandene Infrastrukturen verstärkt werden.**

- **das Ökosystemnetzwerk gleichwertig zum Besiedlungssystem und zum Infrastruktursystem als drittes Ordnungselement der regionalen Territorialstruktur anzuerkennen. Das Ökosystemnetzwerk zu definieren und zu qualifizieren ist nötig, um die empfindlicheren und wertvolleren Territorien, die ein wichtiges Gut der Region darstellen, zu schützen und zu erhalten. Dieses Vorhaben führt des Weiteren dazu, auch das landwirtschaftlich und ländliche System in das Netzwerk einzubinden, um die Besiedlungssteuerung zu kontrollieren und eine geschlosseneren Stadt zu entwerfen, die durch die lokalen Besonderheiten zur Geltung kommt. Der PGT will also das Natur- und Umweltnetzwerk, das Infrastruktursystem und das Siedlungssystem in eine „territoriale Plattform“ einbinden, die die Landnutzung einschränkt und das Territorium vor dem anthropischen Druck schützt.**

### 6.2.2. Struktur der „territorialen Plattform“

Die „territoriale Plattform“ besteht aus multiplen Netzwerken deren Knoten Ballungszentren humanen, finanziellen, kulturellen und umwelttechnischen Kapitals repräsentieren, wo sich die speziellen Serviceleistungen für die Ausrichtung und Kontrolle der einzelnen wirtschaftlichen Aktivitäten, die in jedem spezifischem Netz organisiert sind, vereinigen.

Die „territoriale Plattform“ wird durch Netzwerksystem geregelt, die unter sich die Zentren verbinden, in denen ähnliche oder ergänzende Aktivitäten stattfinden (wichtige politisch-wirtschaftliche Organisationen, relevante technisch-wissenschaftliche Zentren usw.)

Vortrefflichkeit, Qualität und Größe machen den entsprechenden Bedeutungsgrad der Zentren aus. In mehreren Netzwerken eingeschlossene Städte oder Zentren genießen multifunktionelle Charakteristiken, die ihnen mehr Bedeutung gegenüber anderen geben und sie als Zentren „ersten Grades“ klassifizieren. Diese Zentren sind Bezugspunkt des regionalen, polyzentrischen Netzwerkes und repräsentieren den Verbindungring zwischen dem höheren Netzwerk (außerregional) und dem Becken des „niedrigeren“ Netzwerkes (weitläufiges Gebiet).

In der Perspektive einer Neuordnung der Siedlungssysteme definiert **die Region die Provinzhauptstädte, die Top-Level-Zentren und die Zentren von territorialer Bedeutung**. Die Hauptstädte und die Top-Level-Zentren haben die Aufgabe sich untereinander in Beziehung zu setzen und sich mit außerregionalen Zentren gleicher Bedeutung zu verbinden, während jene territorialer Bedeutung die Funktion erfüllen, das weitläufige Gebiet zu ordnen.

Auf diese Weise stellen sich die Top-Level-Zentren zusammen mit den vier Hauptstädten als Tore der Internationalisierung und als Bezugsort für weitläufigere, territoriale Werte dar.

In der Globalisierung der Austausche, der Produktionen und der Kompetenzen basieren die Leistungsvorteile der lokalen Territorialsystem immer weniger auf die Ausstattung allgemeiner Produktionsfaktoren und auf die Produktionskosten, sondern immer mehr auf die territorialen Qualitätsfaktoren und lokalen „zusammenhängenden Ökosysteme“.

Dieser Qualitätsansatz der Bildung eines regionalen polyzentrischen Systems führt zu einer neuen territorialen Verwaltung mit dem Ziel Unwirtschaftlichkeit und Vervielfältigung von Serviceleistungen und Funktionen im Territorium zu reduzieren.

Die Angaben eines Ausgleich des nationalen und europäischen Raums halten folgende Themen für grundlegend: die Politik der Stadtentwicklung im Rahmen eines territorialen Polyzentrismus, die Verstärkung der Stadt-Land-Beziehung, die Förderung kompetitiver und

innovativer transnationaler Ballungen und die Stärkung der transeuropäischen Stadtnetzwerke.

Hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit müssen ergänzende und synergetische Netzwerke so aufgebaut werden, dass kritische Mengen erreicht werden können, die mit den Realitäten größerer Städte konkurrieren können.

Das Ziel bezüglich des Zusammenhalts hingegen ist es, die Aspekte der gemeinsamen Nutzung von Serviceleistungen, Aktivitäten, Infrastrukturen und Wissen zu stärken, vor allem in den Systemen kleinerer Zentren, die in der Lage sein müssen, die für die Erhaltung oder dem Erreichen eines funktionellen und attraktiven Niveaus notwendigen städtischen Leistungen anzubieten.

Besonders die Top-Level-Zentren müssen die grundlegenden Knoten und Zugangsbereiche zum regionalen Territorialsystem in seinen Siedlungs-, Produktions- und Kulturkomponenten bilden.

Das polyzentrische System, das auch die Zentren territorialer Bedeutung enthält, muss als tragende Struktur des Tourismus-, Umwelt- und Kulturapparates und als essentieller Bezugspunkt des regionalen Besiedlungsmodells von territorialer Qualität betrachtet werden.

Dieses System stellt einen der Hauptpunkte an Stärke und kennzeichnendem Charakter der Territorialstruktur dar und könnte es, wenn es entsprechend bewertet wird, FVG ermöglichen mit bedeutenderen, regionalen Realitäten zu konkurrieren.

Die regionale, polyzentrische Struktur besteht aus vier Provinzhauptstädten und dem Zentrum Monfalcone und aus einer Reihe kleinerer Zentren, die in unterschiedlichen Distanzen, aber im Allgemeinen begrenzt, entlang der Straßen- und Schieneninfrastruktur lokalisiert sind.

Diese netzartige Verteilung ist eine Besonderheit der Region, welche sie stark von den angrenzenden Territorien (Veneto und Slowenien) abhebt, welche beide bekannt sind für große Stadtzentren, die ihren Mittelpunkt in externen Anziehungsgebieten haben.

In den weitläufigen Gebieten stellen die Netzwerke der größeren Städte und der kleineren Kerne das tragende Gerüst dar, das in kennzeichnender Weise spezielle Teile des regionalen Territoriums charakterisiert

Die speziellen, kennzeichnenden Charakteristiken der Territorien werden jedoch bedroht von der Ausdehnung der größeren Städte, von zerstreuten Besiedlungsmodellen mit geringer Siedlungsdichte und von neuen Lebensstilen und Mobilitäten, die einen wachsenden Druck auf die Stadtsysteme ausüben, verbunden mit Lärm, Luftverschmutzung, hohem Energieverbrauch, Stau, Besetzung öffentlicher Plätze und Versiegelung der Böden.

Es sind also die Städte, die kleineren Kerne, die historischen Zentren und die ländlichen Komplexe die Elemente eines bereits bestehenden Netzwerkes, auf die man sich konzentrieren muss, um die Wettbewerbsfähigkeit und den internen Zusammenhalt des regionalen Territorialsystems zu stärken.

Dieses vorgesehene System benötigt eine funktionelle Umformung und eine Regulierung der Besiedlungselemente in Bezug auf das ökologische Netzwerk und auf die infrastrukturelle Struktur, welche Voraussetzung sind, um ihre Rolle im regionalen und überregionalen Netzwerk der Stadt zu bestimmen.

### 6.3. Ermittlung der Top-Level-Zentren

Zur Förderung der integrierten Planung weitläufiger Gebiete muss man verstehen, wie die regionale, territoriale Plattform funktioniert, um die Netzwerke auszumachen, die sie kreuzen und die grundlegenden Knoten an sie zu verbinden.

Die ausgemachten Knotenpunkte unterscheiden sich zwischen den Top-Level-Zentren und den niedrigeren Zentren in Bezug auf ihre Ausmaße, auf die Produktivität, auf die vorhandene Infrastruktur und auf das Niveau des Serviceangebots.

Die Top-Level-Zentren sind Bezugspunkt des regionalen, polyzentrischen Netzes. Sie sollten sich also untereinander in Beziehung setzen und sich mit anderen außerregionalen Zentren verbinden, während die niedrigeren Zentren lediglich eine interne Rolle bei der Ordnung weitläufiger Gebiete übernehmen.

Um eine Klassifizierung der Zentren zu erhalten, wurde ein Attraktivitätsindex (AI) erstellt, der die unterschiedlichen Fähigkeiten der Gemeinden der Region angemessene Serviceleistungen zu erbringen und Arbeitsplätze anzubieten nach folgendem Verfahren in Betracht zieht.

Dafür wurden 11 Variable ausgesucht, mittels derer folgende Makroindikatoren erstellt wurden:

1) Bildungswesen (BW):

- Anzahl an Universitäten;
- Anzahl höherer Schulen.

2) Gesundheitswesen (GW)

- Anzahl Apotheken,
- Anzahl Krankenhausbetten,
- Pflegeheime

3) Kultur- und Freizeitangebot (KFA):

- Anzahl Sportanlagen,
- Anzahl Kinos,
- Anzahl Theater,
- Anzahl Bibliotheken.

4) Produktionsstätten (PS):

- Anzahl Unternehmen,
- Anzahl Angestellte.

Um für einen einzigen Aussagewert eine Reihe unterschiedlicher Werte aufzunehmen, mussten zuvor alle Variablen standardisiert werden, um sie einheitlich und vergleichbar bezüglich Mittelwerte und Abweichungen zu machen. Für eine bessere Interpretation der Ergebnisse wurde entschieden, die Daten zwischen 0 und 1 durch folgende Formel zu normalisieren:



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

Anschließend wurde der Wert eines jeden Makroindicators mittels des einfachen Mittelwertes der standardisierten Variablen, die ihn ausmachen, berechnet.

Letztlich ergab sich eine endgültiger Aussagewert, der als Attraktivitätsindex bezeichnet wurde, durch einen abgewogenen Mittelwert, der den Makroindikatoren Bildung und Produktionsstätten ein etwas höheres Gewicht verleiht, unter der Berücksichtigung deren höheren Einfluss auf den Bewegungsfluss der Personen:

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

Wobei:

AI = Attraktivitätsindex

BW = Bildungswesen

Gw = Gesundheitswesen

KFA = Kultur- und Freizeitangebot

PS = Produktionsstätten

Die Tab. 2 zeigt die ersten 20 durch besagten Index ausgemachten Zentren auf. Außer den Provinzhauptstädten werden mit Ausnahme von Tavagnacco, Azzano Decimo und Cordenons alle aufgeführten Gemeinden als Top-Level-Zentren angesehen, weil jene Stadtgebiete der Ballungszentren Udine und Pordenone sind.

Genauer betrachtet, stellt man fest, dass einige genannte Zentren, vor allem Maniago-Spilimbergo und Cervignano-Palmanova geographisch sehr eng beieinander liegen. Es könnten daher unnütze und aufwendige Mehrfachangebote öffentlicher Serviceleistungen entstehen. Um derartige Situation, die für die Erhaltung eines ausgeglichenen polyzentrischen Systems kritisch sind, zu vermeiden, ist daher eine doppelte Polarität vorgesehen, welche durch die Entwicklung spezieller und ergänzender Dienste gekennzeichnet ist, welche in Verbindung einer überzeugenden Sichtweise einer Planung weitläufiger Gebiete stehen.

Tab. 2: zeigt die ersten 20 durch besagten Index ausgemachten Zentren auf.

<b>Gemeinde</b>	<b>Provinz</b>	<b>Ausbildungsindex</b>	<b>Gesundheitsindex</b>	<b>Kultur- und Freizeitindex</b>	<b>Arbeitsindex</b>
Triest	TS	0,81	0,70	1,00	1,00
Udine	UD	0,92	0,55	0,45	0,64
Pordenone	PN	0,51	0,34	0,31	0,35
Gorizia (Görz)	GO	0,34	0,18	0,23	0,16
Monfalcone	GO	0,04	0,16	0,12	0,12
Gemona del	UD	0,18	0,11	0,07	0,05

Friuli						
Sacile	PN	0,04	0,11	0,14	0,10	0
Tolmezzo	UD	0,05	0,13	0,11	0,07	0
Cividale del Friuli	UD	0,06	0,08	0,09	0,06	0
San Vito al Tagliamento	PN	0,05	0,13	0,03	0,08	0
Maniago	PN	0,02	0,08	0,12	0,07	0
Spilimbergo	PN	0,02	0,10	0,11	0,06	0
Latisana	UD	0,03	0,12	0,06	0,07	0
Codroipo	UD	0,02	0,09	0,08	0,07	0
Tavagnacco	UD	0,00	0,08	0,07	0,09	0
San Daniele del Friuli	UD	0,02	0,13	0,05	0,05	0
Cervignano del Friuli	UD	0,05	0,08	0,01	0,05	0
Palmanova	UD	0,00	0,13	0,06	0,03	0
Azzano Decimo	PN	0,00	0,08	0,04	0,07	0
Cordenons	PN	0,02	0,02	0,07	0,06	0
San Giorgio di Nogaro*	UD	0,00	0,08	0,01	0,04	0
Tarvisio *	UD	0,01	0,07	0,01	0,03	0

\* Projektzentrum

Quelle: unsere Ausarbeitung der Daten ISTAT, RAFVG, MIUR.

Anders stellt sich die dem gegenüber stehende Situation in den Östlichen Julischen Alpen dar, da dort keine der lokalisierten Gemeinden ein den Bedürfnissen der Bevölkerung angemessenes Serviceangebot vorweist. Um diese Situation zu meistern, wurden die geodemographischen Charakteristiken der Gegend erwogen und nach sorgfältiger Bewertung wurde die Gemeinde von Tarvisio, die eine leidliche Infrastruktur aufweist und eine strategische Lage einnimmt, welche sie als Zugangstor der Länder Zentralosteuropas charakterisiert, als experimentelles Top-Level-Zentrum auserwählt.

Auf gleiche Weise wurde im Hinblick auf die Stärkung der logistischen Infrastruktur und vor allem der vollständigen Realisierung des regionalen Hafensystems entschieden, auch die Gemeinde San Giorgio di Nogaro in den Status eines experimentellen Zentrums ersten Grades zu versetzen, da diese sich durch eine feste Produktionsstruktur auf Basis des Konsortiums für industrielle Entwicklung von Aussa-Corno auszeichnet.

Selbstverständlich führt diese Entscheidung zur Notwendigkeit, die Entwicklung beider Gemeinden zu fördern und die Serviceangebote derart zu erhöhen, dass sie auf das Niveau der anderen ausgesuchten Zentren auf dem regionalen Territorium gelangen. Es erfolgt also die Ermittlung der politischen Besonderheiten, welche Umsetzung in der Strategie des PGT finden.

## **7. Die Aufteilung des regionalen Territoriums in LTS**

Eine Referenzstadt oder ein Referenzzentrum eines Territoriums lebt und wächst dank eines Pools an Nutzern-Bürgern, deren Grenzen sich nicht auf Basis einer Verwaltungsgrenze definieren, sondern bezüglich der entstandenen oder angenommenen Verbindungen in Bezug auf das tägliche Leben.

Diese lokalen Netzwerke entstehen durch territoriale Organisation weitläufiger Gebiete zwischen den Gemeinden, die spezielle Charakteristiken teilen und die der PGT als Lokales Territorialsystem (LTS) bezeichnet.

Das Konzept der weitläufigen Gebiete schließt also vielfältige Aspekte und territoriale Problematiken ein, die, auf Grundlage des Subsidiaritäts- und Teilnahmepinzips nur durch die Wechselwirkung und synergetische Zusammenarbeit mehrere lokalen Ämter angegangen werden können.

Wenn wir an Friaul-Julisch Venetien als eine "territoriale Plattform" denken, die aus einem Zusammenschluss von Netzwerken besteht, wird ein System weitläufiger Gebiete auf gleiche Art von einer Teilmenge von Beziehungen repräsentiert, die auf eine zweckmäßige Verteilung von Serviceleistungen, Arbeit und Wohneinheiten ausgelegt sind.

Das Regionalsystem oder die "territoriale Plattform" schließt also verschiedene, lokale Territorialsysteme (LTS) ein, wobei ein jedes davon eine entsprechende Struktur darstellt, welche um ein oder mehrere Top-Level-Zentren organisiert sind, in welchen sich Serviceleistungen und -funktionen, die für die Wertung des Territoriums im Hinblick auf das Erreichen eines angemessenen lokalen Entwicklungsniveaus notwendig sind, konzentrieren.

Um gut zu funktionieren, muss das lokale Territorialsystem, abgesehen vom Vorhandensein der Hauptdienstleistungen und anderer nötiger Komponenten des täglichen Lebens, die Synergiebildung zwischen ähnlichen Zentren und die Ergänzungsfähigkeit unter

jenen mit unterschiedlichen Spezialisierungen begünstigen und versuchen darin die Siedlungs-, Infrastruktur und Natur-Umweltnetzwerke zu integrieren.

Die Unterteilung des regionalen Territoriums in LTS erfolgte so, dass innerhalb eines jeden davon diese strukturellen oder potentiellen Verbindungen gesammelt werden, die sektoriellen Analysen entgehen würden und die daher eine integrierte Territorialplanung benötigen.

Die untersuchten Territorialsysteme repräsentieren also ein Hilfsinstrument, was die Auswirkungen der Auswahlen auf lokalem Niveau betrifft. Dies gilt sowohl für die analytische Phase als auch in der strategischen Wertung des PGT.

Diese Systeme nehmen außerdem auch eine Hauptrolle in der Definition der Aktionen der lokal übergeordneten Netzwerke ein, da diese unter gewissen Aspekten als komplexe Knoten dieser Netzwerke auf regionaler, nationaler und gar europäischer Ebene gelten können.

Letztlich nähern sich diese territorialen Aggregationen dank der Teilung der gleichen wirtschaftlichen, umwelttechnischen und sozial-kulturellen Charakteristiken stark an die lokalen Systeme an, welche als potentielle Gemeinschaftsfaktoren bei der Entwicklung gelten.

## **7.1. Ermittlung und Abgrenzung der LTS**

Die Literatur über territoriale Analysen lässt uns in Betracht ziehen, dass jedes geographische Gebiet sowohl auf Grundlage von Homogenitätskriterien seiner speziellen Eigenschaften als auch durch die entsprechende Selbsteinschränkung von Flüssen, die durch feste, interne Kreisläufe erzeugt wurden, wie zum Beispiel Haus-Arbeitsplatz-Fahrten.

Da es praktisch unmöglich ist, eine Lösung zu finden, die beiden Kriterien voll und ganz entspricht, wurde entschieden beide Analysearten zu verwenden und zu einer abschließenden Gegenüberstellung zu kommen, welche die sich daraus ergebenden unterschiedlichen Ergebnisse berücksichtigt.

Die Arbeitsweise wurde in Zusammenarbeit mit der Abteilung für Wissenschaften, Wirtschaft, Mathematik und Statistik der Universität Triest (DEAMS) entwickelt, die außerdem für die Entscheidung der vielwertigen Analysemodelle gesorgt hat, welche für die Ausarbeitung der Daten nötig sind.

Die erste Arbeitsphase bestand in der Ermittlung der Variablen, die als am signifikantesten für die Erkennung der Identitäten und der Bestimmung der einzelnen Territorien angesehen wurden. Dem folgte die sorgfältige Datensammlung, die zur Entstehung einer umfangreichen Datenbank mit 212 Indikatoren auf kommunaler Ebene führte, welche nach den 4 folgenden Thematiken, deren vollständige Tabelle im Anhang aufgeführt ist, organisiert wurden:

### Sozialkultur:

- Gesundheitswesen, 12 Indikatoren
- Bevölkerungsstruktur, 12 Indikatoren
- Vereine/Verbände, 6 Indikatoren
- Chancengleichheit, 4 Indikatoren
- Politische Beteiligung, 3 Indikatoren
- Dienstleistungen für den Bürger, 2 Indikatoren
- Bildungswesen, 9 Indikatoren

- Universität und Forschung, 7 Indikatoren
- Kultur und Freizeit, 9 Indikatoren
- Historisch-sprachliche Identität, 4 Indikatoren

#### Mobilität:

- Pendelverkehr, 11 Indikatoren
- Infrastruktur, 21 Indikatoren
- Fahrzeuge im Straßenverkehr, 4 Indikatoren

#### Produktion von Gütern und Dienstleistungen:

- Landwirtschaft, 4 Indikatoren
- Industrie, 3 Indikatoren
- Dienstleistungen, 3 Indikatoren
- Spezialisierte Unternehmen, 4 Indikatoren
- Tourismus, 12 Indikatoren
- Arten territorialer Aggregationen, 5 Indikatoren
- Kapazität in Finanzverwaltung, 3 Indikatoren

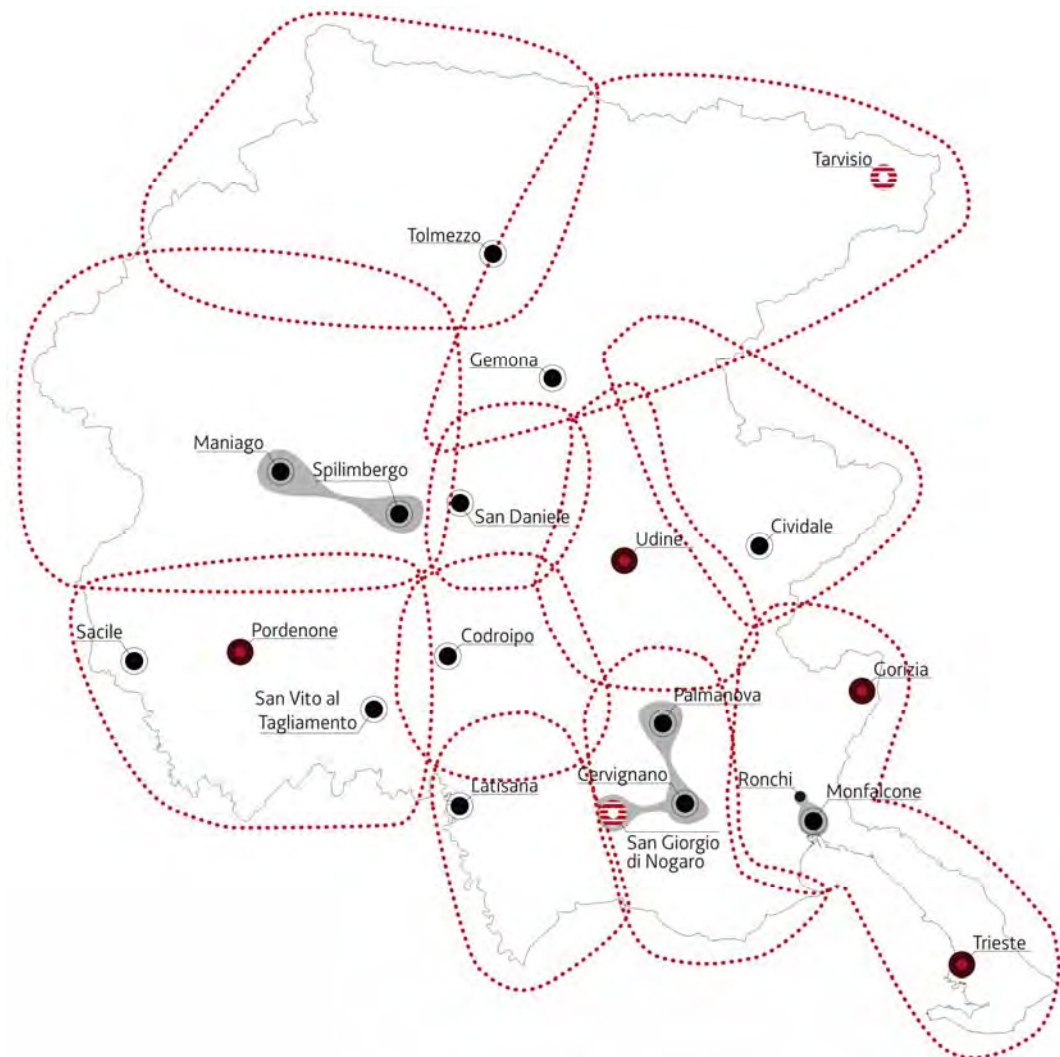
#### Territorium und Landschaft:

- Typologie der Landschaft, 8 Indikatoren
- Geschützte Flächen, 7 Indikatoren
- Nutzung des Bodens, 7 Indikatoren
- Territoriale Bereiche, 6 Indikatoren
- Umweltklasse, 4 Indikatoren
- Verwahrlosung und Gefährlichkeit, 5 Indikatoren
- Umweltbezogenes Szenario, 30 Indikatoren
- Wasserressourcen, 5 Indikatoren
- Erneuerbare Energien, 2 Indikatoren

Die folgende Analysenphase hat die Charakterisierung des gesamten regionalen Territoriums ermöglicht, ebenso die Funktionsmechanismen der Netzwerke zu verstehen, die das Territorium durchziehen und vor allem die Zentren zu definieren, die Beziehungen auf lokaler und überregionaler Ebene organisieren.

Gleichzeitig wurden die Daten an DEAMS übermittelt, welche sie mittels vielwertiger Statistiktechniken ausgewertet hat, um zur Definition des regionalen Territorialsystems zu gelangen.

*Abb. 1: Ermittelte Lokale Territorialsysteme ausgehend von Top-Level-Zentren*



- 1 Ronchi gilt als integriertes Logistikzentrum zu Monfalcone gehörig
  - 2 San Giorgio di Nogaro und Tarvisio stellen experimentelle Top-Level-Zentren dar
- Quelle: Unsere Verarbeitung gesammelter Daten

Wie zuvor erläutert, wurde zwei unterschiedliche Ansätze angewendet: Der erste besteht in einer Clusteranalyse, die der Gruppenbildung der Gemeinden auf Grundlage ihrer Homogenität bezüglich einer bestimmten Anzahl relevanter Variablen dient, während die zweite ein Anziehungskraftmodell verwendet, um die Gemeinsamkeiten der Gemeinden zu ermitteln, welche besonders verbunden sind im Hinblick auf Pendelverkehr im Rahmen von Schule und Arbeit..

Die angewendeten technischen Statistiken werden detailliert in den vorhandenen Analysen des kognitiven Rahmens erklärt, der mit dem Vergleich der erhaltenen Ergebnisse zur Ermittlung der elf potentiellen Territorialsystem weitläufiger Gebiete geführt hat. Siehe Abb. 1 1.

## 8. Die Gebietskonzepte

Die Leitlinien weisen die Raumkonzepte als Mittel zur Umsetzung strategischer Themen auf breiter Ebene aus, die anhand passender Richtlinien mit Garantie der Entscheidungssicherheit und der Teilnahme der betroffenen Gebietssubjekte die Aufgabe haben, in einen adäquaten Gebietsrahmen die großen Maßnahmen zu übertragen und zu bewerten, die mit geringen Einflüssen zu realisieren sind und die positive Ergebnisse auf lokaler Ebene begünstigen sollen.

Während der Ausarbeitung des PGT wurde eine Konzeptverfeinerung notwendig, die diesem Realisierungsinstrument der Planziele angepasst war, ein Instrument das mindesten während dieser Phase, grundsätzlich als strategisches Makrobehältnis konzipiert wurde, auf das spezifische Projekte oder Politiken hinsichtlich querverweisenden Themen zu den das Gebiet strukturierende Systeme anstrebt. Diese Themen sind mit Unterstützung der Region auf Großraumbene zu entwickeln.

Im Einzelnen konkretisiert der Plan seine strategischen Maßnahmen durch die folgenden Projekte, die als Ziel das erneute Beleben des regionalen Systems, durch die Verfolgung spezieller Ziele der Raumentwicklung und der Lösung der bestehenden Probleme haben:

1. **Städtenetze;**
2. **Mobilität;**
3. **Regionales ökologisches Netz;**
4. **Unterstützung der Produktionsbetriebe.**

### 8.1. Projekt Städtenetze

#### 8.1.1. Kontext

Das Projekt "Städtenetze" ist auf den Zusammenhalt des regionalen Systems ausgerichtet, indem die verschiedenen territorialen (Berge, Ebene, Küsten- und Lagunenstreifen), städtischen und ländlichen Gebiete durch ein Bindeglied verbunden werden, das vom System Landschaft und Umwelt dargestellt wird.

Das Ziel ist der Aufbau einer polyzentrischen, nicht nur vertrieblichen Struktur, die in der Lage ist, neue Kommunikationsformen innerhalb der verschiedenen lokalen territorialen Systeme zu erschaffen und diese in die Lage zu versetzen, mit dem Rest des Systems-Region und den umliegenden Regionen zu kommunizieren.

Der PGT erkennt die folgenden Top-Level-Zentren als zentrale Elemente des regionalen polyzentrischen Netzes: Triest, Gorizia, Udine, Pordenone, Monfalcone - Ronchi dei Legionari, Cervignano del Friuli, Palmanova, Latisana, Codroipo, San Vito al Tagliamento, Sacile, Cividale del Friuli, Maniago, Spilimbergo, San Daniele del Friuli, Gemona, Tolmezzo und Tarvisio.

Das Gebietskonzept "Städtenetze" trägt auf der Grundlage der Vereinbarung mit den lokalen Behörden dazu bei, die mögliche Funktion der Stadtzentren im territorialen Kontext zu definieren und dabei die integrierte Maßnahmen zu leiten und fördern, auf der Basis der interinstitutionellen Kooperation und privaten und öffentlichen Partnerschaften.

In Übereinstimmung mit den Elementen der Charta der Werte, erkennt der PGT in einigen Fällen die gegenseitige Nähe der kleinen Altstädte und ermöglicht die Festlegung potentieller Ansiedlungen oder kleiner polyzentrischer Konstellationen, die untereinander eine Berufung zur Vereinigung auf historisch-kultureller Ebene zeigen.



In erster Annäherung erkennt der PGT die folgenden Situationen, die anschließend durch Vertiefungen der Kenntnisse seitens der Instrumente der Großraumplanung und die Miteinbeziehung der hiesigen Akteure geordnet werden:

- die historischen Zentren von großen städtischen Gebieten (Gorizia, Pordenone, Udine und Triest), wo signifikante Umstrukturierungen der Unternehmen deutlich werden, demographische Veränderungen und Prozesse sozialer Veränderung, die manchmal von Identitätsverlust begleitet werden;
- die Altstädte am Rande der größeren städtischen Gebiete, in denen der Wandel vorwiegend in Richtung Wohnungsbau ging und die einen Bezug in den größeren Zentren finden, aufgrund der vorzufindenden Dienstleistungen, da sich diese nicht mehr in den historischen Standorten befinden;
- die Ansammlungen von mittelgroßen Ortschaften, die zwischen den größeren Städten oder in Randgebieten liegen, werden durch eine vorwiegend private Nutzung des städtischen Gefüges gekennzeichnet, was zum Verlust der Geschäftstätigkeiten und eine Reduzierung der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit führt;
- die Kleinstädte in ländlichen Gebieten und in den Bergen, in denen eine sehr enge Beziehung zur Landwirtschaft und der umliegenden Landschaft bewahrt wurde.

Diese Anerkennung, auch durch die erbrachten Kenntnisse der Charta der Werte, bildet den Rahmen, auf dem die Aktivitäten des Projektes Städtenetze zu entwickeln sind.

Die strategischen Prioritäten werden ab der Anerkennung der verschiedenen regionalen Einrichtungen auf der Basis einer ersten Unterscheidung untergliedert:

- territoriale Systeme, die sich auf Städte stützen, die über anziehende wirtschaftliche und produktive Gefüge verfügen und sich durch die Konzentration unterschiedlicher Funktionen kennzeichnen, wie Dienstleistungs- und Infrastrukturleistungen für die umliegenden Gebiete und von wirklicher Bedeutung für die regionalen (Provinzhauptstädte und andere bestimmte Zentren, wie der Monfalconese), oder die subregionalen Gegebenheiten (STL, die auf einem einzigen Top-Level-Zentrum basieren);
- polyzentrische territoriale Systeme, die von untereinander verbundenen Produktionssystemen gekennzeichnet werden, oder von Einzugsgebieten für Dienstleistungen auf regionaler Ebene (soziale, Gesundheit und kulturelle Dienstleistungen, usw.), und bestehend aus Städten in unterschiedlicher Größe (STL mit zwei oder mehr Top-Level-Zentren).

### **8.1.2. Ziele**

Das Makroziel des Projekts ist die Organisation und Vereinfachung der Verbindungen zwischen Städten in der Region, um ein Netz zu schaffen, das den Entwicklungsprozess beschleunigt und für ein homogenes Wachstum der gesamten Region sorgt.

Wie bereits erwähnt, führt die Vision der regionalen Entwicklung, die sich als "territoriales Handelszentrum" konfiguriert, zu entsprechenden Entscheidungen, nicht nur im Hinblick auf die Stärkung der Infrastruktur, sondern auch auf die Stärkung der Fähigkeiten der Städte und der Referenzgebiete, ein gemeinsames Netz zu bilden.

Gerade in diesem Bereich entsteht die Notwendigkeit, für ein strategisches Projekt zur Unterstützung der Entwicklung der Wettbewerbsfaktoren zu sorgen, in das die Förderung der Identität und des Wohlbefindens der Bürger integriert wird, so dass gleichzeitig die Ziele des Wirtschaftswachstums und höhere Standards der Lebensqualität verfolgt werden können.

Daher entwickelt sich das Projekt "Städtenetze" in Übereinstimmung mit den folgenden Zielen, die von der strategischen Politik Nr. 3 definiert werden "Qualität und Gleichgewicht der Region":

- Sicherstellung der Gerechtigkeit bei der Verteilung der Kosten und der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Nutzen innerhalb der Region, die sich aus der produktiven, infrastrukturellen und baulichen Entwicklung ergeben.
- Förderung lokaler territorialer Systeme, die auf der Planung gemeinsamer Strategien und der Aufwertung spezifischen sozioökonomischen Zielsetzungen gründen und die dazu beitragen, die aktuellen Prozesse der Zersiedelung auszugleichen und Prozesse nachhaltiger Entwicklung auszulösen.
- Stärkung eines Systems mit primären und sekundären städtischen Knoten durch Spezialisierung und Hierarchisierung;
- Sicherstellung, dass alle Gebiete der Region Zugang zu den primären Dienstleistungen durch ein angemessenes Transport- und Kommunikationsnetz haben.
- Erhöhung der Leistung und der Qualität der städtischen Umwelt durch die Reduzierung der Umweltverschmutzung, der Abfallproduktion und die Einschränkung des Ressourcenverbrauchs.

Ferner muss das Projekt den Zielsetzungen der strategischen Politiken, den anderen regionalen Programmen und den Vorgaben der nationalen und europäischen Planung entsprechen<sup>5</sup>.

Unter diesem Gesichtspunkt können nachfolgend angeführte Ziele als strategisch angesehen werden, aufgrund des Aufbaus und der Qualifizierung des Systems der Städtenetze der Region Friaul-Julisch Venetien und die allgemeine Steigerung der Attraktivität der Region:

- Stärkung der Beziehungen zwischen Top-Level-Zentren und den Referenzgebieten hinsichtlich der gegenseitigen Verbindungen, der Lokalisierung der Dienstleistungen und der Ergänzungsfähigkeit des Angebots von höheren Funktionen.
- Vorantreiben der Spezialisierung der urbanen Zentren, indem entsprechende Funktionen entsprechend des Rangs oder der Funktion beigemessen werden, die vom territorialen System durch das Einsetzen oder die Entwicklung zentraler Funktionen und Verbesserungen der Zugänglichkeit angenommen werden.
- Einschränkung der Ausbreitung von Siedlungen in Gebiete mit größerer Staugefahr (Ballungsgebiete von Udine, Pordenone und Monfalcone) durch vorrangige Förderung der Sanierung des Bestands und Favorisierung von Standortentscheidungen, die die vom PGT unterstützten Kriterien der ökologischen Nachhaltigkeit privilegieren;

---

<sup>5</sup> Der Nationale strategische Rahmenplan (QSN/NSF) legt bestimmte Benchmarks für den Aufbau von Städtenetzen fest. Angefangen beim übergeordneten Ziel der Förderung der Attraktivität der Städte durch die Verbreitung von qualitativ hochwertigen Dienstleistungen, der Verbesserung der Lebensqualität und die Verbindung zu den materiellen und immateriellen Netzen, werden im QSN drei Ziele definiert, die den regionalen Initiativen anvertraut werden:

- Unterstützung des Wachstums und der Ausbreitung der gehobenen städtischen Funktionen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und zur Verbesserung der Servicequalität in den Städten und den überkommunalen und regionalen Referenz-Einzugsgebieten;
- Steigerung der Lebensqualität durch Verbesserung der Umweltbedingungen und den Kampf gegen die Belästigung durch Staus und Situationen der städtischen Randbezirke verursacht und gleichzeitig Förderung der Identität und Stärkung der Beziehungen der Einwohner zu den Orten;
- Förderung der Verbindung der Städte und der territorialen Systeme mit den materiellen und immateriellen Netzen der Zugänglichkeit und Kenntnis.

- Beschleunigen der Wiederherstellungsmaßnahmen der Altstädte, insbesondere der kleineren, durch die Aufwertung des Kulturguts, die Wiederverwendung des Bestands und die Sanierung der verlassenen Gebiete;
- Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel (Bahn insbes.) und andere Formen der nachhaltigen Mobilität innerhalb der größeren Stadtgebiete, um Staus und Umweltbelastungen zu reduzieren;
- Vorschläge für integrierte und innovative Formen der Konstruktion, Beteiligung und Umsetzung der städtischen Politik und Umwandlungsprojekte, insbesondere im Hinblick auf die Verbreitung von Verfahren und Praktiken des strategischen Handelns;
- Stärkung der Funktion der kommerziellen Dienstleistungen in den städtischen Gebieten, vor allem in den kleineren Altstädten, um die bedeutende Funktion des kommerziellen Angebots zu wahren und zu entwickeln.
- Die große Verbreitung verlassener militärischer Standorte in der Region Friaul-Julisch Venetien stellt eine erhebliche Möglichkeit im Zusammenhang mit der Umwandlung dieser Areale nicht voneinander getrennt dar, sondern durch die Organisation eines an die Region verbundenen Systems, die sich in eine Gelegenheit der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung verwandeln kann.
- Um dieses Ergebnis zu erzielen, unterstreicht die Region die Notwendigkeit, die Brachflächen entsprechend den Modi umzustrukturieren, die auf die spezifischen Merkmale der lokalen Gegebenheiten angepasst werden, da sich einige dieser Bereiche in städtischen Zentren befinden, während andere am das Infrastrukturnetz angrenzen oder sich in der Nähe von Parks oder Naturschutzgebieten befinden.
- Die diesen Bereichen zuzuschreibende Nutzung und Funktion ist in diesem Zusammenhang mit den Besonderheiten des Gebiets zu untersuchen, auch in einer gesamten Ansicht zu den anderen Standorten, die bei der Umwandlung innerhalb der vom PGT bestimmten Top-Level-Zentren beginnt.

### **8.1.3. Maßnahmen**

Die Lage der größeren Zentren und Unternehmen entlang der wichtigsten Straßen und Bahnlinien bietet die Möglichkeit der gemischten Mobilitätsformen, die auf die Integration der öffentlich-privaten Verkehrsträger setzen und Standortpolitiken vorschlagen die die Zugangszeiten in Richtung der Hauptortschaften zu reduzieren anstreben, und zwar mithilfe der folgenden Maßnahmen:

- Förderung der Verbindung der Top-Level-Zentren durch die privilegierte Nutzung des Schienenverkehrs als einen ersten Schritt eines langfristig angelegten Projekts für die Aktivierung eines Stadtbahnsystems zur Verbindung der großen Zentren;
- Reorganisation der Intermodalität und Realisierung neuer Umschlagknoten Auto-Zug, Auto-TPL, Zug-alternative Mobilität in den Top-Level-Zentren;
- Förderung der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, die Verbreitung von schadstoffarmen Fahrzeugen und Steigerung des Fußgängerverkehrs;
- Festlegen von Leitlinien für die Standortwahl und Planung der Dienstleistungen in der Umgebung der Knoten und Mobilitäts-Terminals um die Zugänglichkeit zu erhöhen und damit zur Verbesserung der Lebensqualität der Bürger beizutragen;
- Bereitstellung von Multifunktionsbereichen in der Nähe der Gebiete mit intermodalem Austausch, um die Ausstattung mit zentralen Funktionen zu erhöhen (Dienstleistungen, Einzelhandel, Spezialwohneinheiten und *social housing*).
- Ein weiteres Ziel im Einklang mit den wichtigsten nationalen und europäischen Referenzen ist die Definition eines polyzentrischen Entwicklungsmodells, das die Verbindungen zwischen den Zentren stärkt und die Qualität des städtischen

Gefüges verbessert. Die zu ergreifenden Maßnahmen sind in diesem Zusammenhang wie folgt:

- Förderung der Entwicklung von integrierten Maßnahmen zur Wiederbelebung und Sanierung von städtischen Gebieten und Altstädten, um die Strukturqualität und die der Dienstleistungen zu fördern und ihre wirtschaftliche und soziale Funktionalität zu unterstützen;
- Förderung von Politiken, die die Qualität der städtischen Umwelt und die funktionelle Rolle der Stadt als Attraktivitätsfaktor für neuen Funktionen und Investitionen in die Region durch Vorgaben erhöhen, die eine Steigerung der Siedlungsdichte auslösen, die Sanierung des Gebäudevermögens und die Möglichkeit bieten, spezielle Bereiche festzulegen, die für eine Mischnutzung bestimmt sind;
- Stärkung der interinstitutionellen Zusammenarbeit, um durch die Großraumplanung die Koordinierung der Bereichsplanung und der Stadtpolitiken der Gemeinden zu erreichen, die Verbindungen und Probleme teilen und Konflikte vermeiden, die durch die in den Gebietssystemen gegenläufigen Ansiedlungsdynamiken verursacht werden<sup>6</sup>;
- Um die gewünschte Ergebnisse zu erreichen, müssen die integrierten Maßnahmeninstrumente festgelegt werden, die wie folgt zweckgerichtet sind:
- Sanierung und Refunktionalisierung von städtischen Gebieten, die allmählich ihre Funktion als Dienstleistungszentrum für das Referenzgebiet verloren haben und somit die damit verbundene Anziehungskraft;
- Verfahrensvereinfachung;
- Bestimmung von Prämienstandards, die auch in der Erhöhung der Baukapazitäten im Angesicht der Übergabe an die Gemeinde von Immobilien und die Bereitstellung von Infrastruktur und Dienstleistungen bestehen;
- Prognose, für die Top-Level-Zentren, der Möglichkeit vorrangige Empfänger von Anteilen öffentlicher Finanzierung zu werden, durch an den STL gerichtete Ausschreibungen oder als historische Städte anerkannte Gemeinden, Interessengebiete oder Städte, denen die Entvölkerung droht, um eine Wiedereingliederung neuer wirtschaftlicher Aktivitäten, Dienstleistungen, Einwohner und nachhaltige Zugangssysteme in städtische Gebiete zu fördern.

Die o.g. Maßnahmen werden im Rahmen der Vorbereitung der entsprechenden Unterlagen zur Bewältigung regionaler Umsetzung bezüglich der Einrichtungen der Top-Level-Zentren und die entsprechende Referenz-STL Referenz werden weiter bestimmt in Übereinstimmung mit dem Zielen und den Maßnahmen, die vom PGT während der Phase der Großraumplanung vorgegeben werden.

Bezüglich der Umgestaltung der verlassenen Militärgelände hingegen, bietet der PGT vier mögliche Szenarien, die in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten des Standorts bewertet werden:

- wirtschaftlich, auf die Umwandlung dieser Gefüge in Dienstleistungs- und Gründerzentren ausgerichtet, die Entwicklungsprozesse auslösen können;
- energetisch, basierend auf der Nutzung der Eigenschaften und Ausstattungen, die alte Militäreinrichtungen besonders für die Umwandlung in Photovoltaikparks geeignet machen, um das nationale Stromnetz zu versorgen, Solargärten, um die Maßnahmen für die Entwicklung unterschiedlicher Funktionen (Wohnungsbau, Produktion, Tourismus, usw.) energetisch unabhängig zu gestalten, sowie Biomassekraftwerke, die gemäß des Prinzips der kurzen Versorgungskette, die

---

<sup>6</sup> Agenda von Bologna 2012, Interregionale Fachtagung zur nachhaltigen Raumentwicklung des Gebiets Poebene-Alpenraum-Küstenbereich.

Verteilung dieses Brennstoffs in der Region zur Produktion von Wärmeenergie oder Strom für Stadtwerke nutzen;

- touristisch, basierend auf der Realisierung von Besucherkreisen zum Thema Umwelt, Geschichte und Militär (Gedenktour für die hunderttausenden von Rekruten, die in den Baracken der Kasernen im Friaul-Julisch Venetien gelebt haben), zur Schaffung von Zentren für den Extremsport oder im Zusammenhang mit militärischer Simulation (soft-air) und zur Sanierung der bestehenden Strukturen als alternative und einmaligen Lösungen für den Aufenthalt in Gebieten mit überwiegend Erholungscharakter.
- *Social housing*, motiviert durch die strategische Lage in der Nähe wichtiger Verkehrsinfrastruktur und daher optimal erreichbar, wodurch diese Orte für die Umwandlung in Wohngebiete, trotz der Entfernung zu den Zentren, geeignet sind.

## **8.2. Projekt Mobilität**

### **8.2.1. Kontext**

Art. 54 des L.R. 16/2008, in Abänderung des L.R. 23/2007 (Umsetzung des D.Lgs 11/2004 zum lokalen und regionalen öffentlichen Verkehr, Warentransport, Motorisierung, Straßenverkehr und Straßennetz) sieht mit Art. 3a vor, dass die Region Friaul-Julisch Venetien für das System der Verkehrsinfrastruktur, der Mobilität und der Logistik die strategische Bedeutung anerkennt, um ein Erreichen der Zielsetzungen des Regierungs- und Referenzprogramms für die regionale Raumplanung zu ermöglichen. Ferner wird spezifiziert, dass das genannte System in das allgemeine regionale Planungsinstrument implementiert wird.

Der Plan der Verkehrsinfrastrukturen, des Warenverkehrs und der Logistik wurde mit dem D.P.R. 300 vom 16.12.2011 genehmigt und tritt am 04. Januar 2012 in Kraft, Datum der Veröffentlichung des Auszugs aus dem Dekret im B.U.R. Nr. 1

Der o.g. Plan hat, in Übereinstimmung mit den gemeinschaftlichen Leitlinien zu diesem Thema, als Hauptziel die Förderung des Gleichgewichts des intermodalen Verkehrs und die funktionelle Sanierung des bestehenden Netzes, d.h. die Feststellung und Beseitigung der Kritikpunkte, sowie die Sicherung des bestehenden Straßen- und Bahnsystems.

Zusammengefasst übernimmt er eine infrastrukturelle Ausgleichsfunktion der Region, sei es auf regionaler, als auch auf subregionaler Ebene, im Hinblick auf den sozialen Zusammenhalt, unter Berücksichtigung der lokalen, sozioökonomischen Bedürfnisse und durch entschlossene und zielgerichtete Handlungen zur Umsetzung der physikalischen, funktionellen, organisatorischen und administrativen Integration unter den verschiedenen Komponenten des Verkehrssystems.

Es ist zu beachten, wie sich der nach der Genehmigung des Fachplans sich ergebenden Kontext der strategischen Infrastrukturpolitiken auf gemeinschaftlicher Ebene weiter entwickelt hat, durch die Stärkung der Funktion der Region als ein System einer logistischen Plattform, mit der Neuorganisation des europäischen TEN-T-Netzes und der Anerkennung des Korridors 1 "Adria-Baltikum" und des Korridors 3 "Mittelmeer". Die beiden Korridore, die ihren Schnittpunkt in Höhe des Interportos von Cervignano haben, bilden einen großen Infrastrukturrahmen von nationaler und europäischer Bedeutung, mit dem sich die Ziele und Maßnahmen des PGT verbinden.

## 8.2.2. Ziele

Der PGT hat das Ziel die Region in Aggregationen mehrerer Gemeinden zu unterteilen, die hinsichtlich der ähnliche Eigenschaften, der historisch-kulturellen und sozioökonomischen Merkmale (lokale territoriale Systeme) gleichartig sind und Top-Level-Zentren, als erstrangige Zentren für die Anziehung der Ströme und das Dienstleistungsangebot auf regionaler Ebene festzulegen.

Dieser Prozess ist auf die Unterstützung der Entwicklung gemeinsamer Strategien ausgerichtet, die das unterschiedliche territoriale Potenzial fördert, indem Formen langfristiger Selbstentwicklung gefördert werden und siedlungstechnische Ballungs- und Zerstreungsprozesse ausgeglichen werden.

In diesem Zusammenhang nimmt der PGT den Plan der Verkehrsinfrastruktur, des Warenverkehrs und der Logistik auf (LR 23/2007, Kap. II, Art. 3a, Abs. 2, Pkt. b) und bringt das Thema der Verbindung zwischen Mobilität und Gebiet auf den Punkt, mit Blick auf die kohärente und kohäsive Raumplanung, wobei die wichtigsten Beziehungen systematischer Natur geprüft und die bedeutenden Bezugspunkte als anziehende Zentren festgestellt werden, dabei werden potentielle Gravitationsareale um diesen Zentren herum gesucht.

Um eine vernünftige und hierarchische Organisation von Dienstleistungen in dem Bereich zu verfolgen, die die Spezialisierung fördert und die Vervielfältigung von Funktionen verhindert, werden die Wettbewerbsfähigkeit, der territoriale Zusammenhalt und die nachhaltige Entwicklung gefördert. Der PGT fördert das regionale polyzentrische System und fördert gleichzeitig die integrierte und nachhaltige Entwicklung der Infrastrukturen und der Modi des öffentlichen Nahverkehrs.

Stets im Rahmen der vom Plan der Verkehrsinfrastruktur, des Warenverkehrs und der Logistik dargestellten Ziele erscheint es wichtig, einige dieser als besonders strategisch angesehenen Ziele vom PGT hervorzuheben:

- Förderung der Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs auf der Straße, der Bahn/auf dem Wasser, unter Beachtung der Vorgaben für eine nachhaltige Entwicklung, der Intermodalität und der Co-Modalität;
- Verfolgen einer sinnvollen Nutzung des Systems der Verkehrsinfrastruktur und einer daraus resultierende Entlastung des Straßennetzes durch Sanierung des bestehenden Netzes;
- Förderung des polyzentrischen Charakters des regionalen Siedlungsnetzes und dessen Beziehungen zu den Nachbargebieten, auch durch die Realisierung von zusätzlichen Netzen, die die Vernetzung der wirtschaftlichen und sozialen Dienstleistungen fördern.

Diese Ziele sind im Rahmen der Leitlinien zu berücksichtigen, die vom Regionalrat mit dem Beschluss Nr.1250 vom 28.05.2009 festgelegt wurden und unter denen die für den PGT von Bedeutung sind hervorgehoben werden:

- die Region Friaul-Julisch Venetien zu einem wettbewerbsfähigen Gebiet machen, das Infrastrukturen und Logistikdienstleistungen für den regionalen Großraum bietet, der aus dem Veneto, Kärnten, Slowenien und Kroatien besteht, auch durch die Realisierung neuer Infrastrukturen, die von der gemeinschaftlichen Planung der Netze TEN (ehem. vorrangiges Projekt Nr. 6, heute Korridor 3 "Mittelmeer" des Netzes TEN-T) und vom Korridor Adria-Baltikum (heute Korridor 1 des europäischen Netzes TEN-T) vorgesehen sind;

- Friaul-Julisch Venetien mit seinen gewissenhaften und geradlinigen Infrastrukturen, Dreh- und Angelpunkt für Austausch zwischen Mittel- und Osteuropa, Nordeuropa, den Mittelmeerraum und Fernen Osten zu machen;
- Förderung stärker Neugewichtung der Verkehrsträger in Richtung des Bahn- und Schiffsverkehrs und im Einklang mit den Leitlinien der Gemeinschaft;
- allgemeine Förderung der funktionellen Sanierung, Feststellung und Beseitigung der Kritikpunkte, sowie Sicherung der bestehenden Straßen- und Schieneninfrastruktur;
- Einnehmen einer infrastrukturellen Ausgleichsfunktion der Region, sei es auf regionaler, als auch auf subregionaler Ebene, unter dem Gesichtspunkt einer sozialen Kohäsion, um die lokalen wirtschaftlichen Bedürfnisse zu berücksichtigen.

Angesichts der Vielzahl der zuständigen Subjekte bzgl. der Infrastruktur und der Mobilität in der Region, sowie der verschiedenen territorialen Maßstäbe, die bei der Planung greifen können, sind die vom PGT im Bereich des Gebietskonzepts zur Mobilität direkter Natur, d.h. auf die Definition der institutionellen, planerischen und programmatischen Kontexte ausgerichtet, die sich am besten zur Erreichung der gesteckten Ziele eignen, sowie von allgemeiner Valenz sind oder speziell für einzelne regionale Systeme gesteckt werden können, wie in der Ausgabe II des DTSR dargestellt.

### **8.2.3. Maßnahmen**

#### **Anbindung und Erreichbarkeit der Landeshauptstädte und der Top-Level-Zentren**

Das Projekt des PGT zum strategischen Thema der Mobilität beginnt bei der Bewertung des Grads der Anbindung unter den Referenzzentren für die vorgeschlagenen Großraumsysteme (Landeshauptstädte und Top-Level-Zentren).

Wie bereits im methodischen Abschnitt des kognitiven Rahmens geprüft, bilden die vom PGT anerkannten Referenzstädte die Zentren, die insgesamt von mehr Mobilität gekennzeichnet werden, die als Schwerpunkt die regional größten Pendlerströme aufgrund der Arbeit und des Studiums aufweisen.

Für den vorwiegend außerstädtischen Personenverkehr, oder sich in die Hauptstädte und weitere Top-Level-Städte bewegendem Verkehr, erkennt der PGT in der Verkehrsmittelwahl folgende Vorzugsskala an:

- lokaler öffentlicher Schienenverkehr;
- lokaler öffentlicher Straßenverkehr;
- alternative Mobilität mit dem Privatfahrzeug (Fahrrad, Car Sharing, Car Pooling);
- Privatwagen.

Der PGT identifiziert daher die Strategie des Eisenbahnnetzes und der damit verbundenen Dienstleistungen, wie das Transportsystem, durch das primär die Verbindungen zwischen den Landeshauptstädten und den Top-Level-Zentren der lokalen territorialen Systeme realisiert werden müssen. Zu diesem Zweck wird auf allen Ebenen (Primärnetz, Sekundärnetz und Tertiärnetz der vom Fachplan festgestellten Anschlüsse) die Erhaltung und die Modernisierung gesichert und der Ausbau gefördert.

Der Hierarchie der o.g. Verkehrsmittelwahl folgend, muss der Zugang zu den Referenzstädten oder die Durchdringungen und Verteilung im Großraumgebiet von hier aus, mithilfe eines an die regionalen modalen Umschlagzentren angemessenen durchgeführt werden.

Sollte ein Bahnhof oder eine Haltestelle in einem Top-Level-Zentrum fehlen (Top-Level-Zentren von Spilimbergo, San Daniele del Friuli und Tolmezzo), hat die Anbindung dieser mit anderen Referenzstädten mithilfe angemessener öffentlicher Straßen-Nahverkehrsmittel zu erfolgen, wie vom Art. 8, Absatz 1, Buchst. a des L.R. 23/2007 und folg. Änd. u. Erg. anerkannt, sowie im Nahverkehrsplan definiert wird, der vorläufig mit Beschluss des Regionalrats Nr. 2611 vom 29. Dezember 2011 angenommen wurde. Alternativen können Direktverbindungen zu einer oder mehr Top-Level-Zentren, oder zum nächst gelegenen oder mehr bedienten Bahnhof sein.

Der PGT prüft ferner die Anbindung der Top-Level-Zentren und der Landeshauptstädte über das Straßennetz, das von der Kreisgrafik dargestellt wird und erstrangige Verkehrsknoten anhand Tabelle 1b des Transportinfrastruktur-, Warenmobilität- und Logistikplan. Beim Umsetzen des Fachplans, wird der funktionale Knoten des o.g. Netzes auf die vom PGT identifizierten Top-Level-Zentren, gemäß den territorialen Attraktivitätsindizes ausgedehnt.

Durch die Analyse des Straßen- und Bahnsystems und den Beziehungen zwischen den Provinzhauptstädten und den Top-Level-Zentren sind die Kriterien und die wichtigsten Maßnahmen für die Planung des Großraums und des Lokalgebiets hinsichtlich der Mobilität und der Transportinfrastrukturen, insbesondere hinsichtlich der organischen und geordneten Entwicklung des Straßennetzes des relevanten PGT, der Einhaltung der vom Fachplan vorgesehenen Leistungsniveaus festzulegen, sowie zur Förderung der rationalen Verteilung der Verkehrsströme auf regionalem Gebiet.

### **Integration in das Infrastruktur- und Logistiksystem und die regionale territoriale Plattform**

In Anbetracht der Strategie des großen infrastrukturellen Rahmens nationaler und europäischer Valenz, die in der Region vorgesehen ist, erkennt der PGT die Realisierung des Korridors Adria-Baltikum (Korridor 1 des europäischen Netzes TEN-T) als vorrangig an, auch mithilfe des Ausbaus des Bahnanschlusses Udine-Palmanova-Cervignano und des Knotens von Udine, indem die Anbindung an Triest gesichert wird.

Ferner erkennt er den Ausbau der AV/AC-Strecke durch die Realisierung des Mittelmeer-Korridors (Korridor 3) an, vor allem im Hinblick auf die Entwicklung eines Systems durch einen schnelle Bahnverbindung zum Flughafensystems, bestehend aus dem neuen Intermodalzentrum Ronchi dei Legionari und dem Terminal Venedig Marco Polo.

Im Rahmen des Zielszenarios der Plattform der nachhaltigen euroregionalen Entwicklung, fördert der Plan im Rahmen der Großraumplanung die Realisierung der o.g. Infrastruktursysteme unter Beachtung der Umweltverträglichkeit und minimiert und kompensiert dabei die Auswirkungen auf die Landschaft, die Umwelt und die Landwirtschaftsgebiete, sowie das Ökosystem des Karsts. Dies gilt auch bei Neubaumaßnahmen, die das erstklassige Straßennetz, das durch den Fachplan identifiziert wird, ergänzt.

Verglichen mit dem Logistiksystem, unterstützt der PGT die Integration und den Ausbau der Anschlüssen zwischen den Zentren der regionalen Logistikplattform mit besonderem Bezug zu den Häfen von besonderem regionalem strategischem Interesse von Triest, Monfalcone und Porto Nogaro (L.R. 31. Mai 2012, Nr. 12) und zum breiteren Kontext der Hafenanlagen der oberen Adria, sowie der Entwicklung des intermodalen Luft-Straßen-Bahn-Zentrums von Ronchi dei Legionari als integrierte Systemeingangstür mit den Flug- und Schiffshäfen von Venedig und Ljubljana.

### **Förderung eines Netzes von Radwegen, die die Top-Level-Zentren verbinden**



Die Region hat ein System im Rahmen der Radmobilität (SMC) gefördert, indem eine Reihe von Maßnahmen gestartet wurde, die auf die Entwicklung der Nutzung von Fahrrädern als "individuelles und nachhaltiges" Verkehrsmittel abzielen.

Dieses System ist Teil der Gesamtstrategie für nachhaltige Mobilität, die die Integration kollektiver Verkehrsmittel und individueller, nicht motorisierter Verkehrsmittel, darunter vor allem das Fahrrad sieht, notwendige Mittel, um den Bürgern die Möglichkeit zu geben, sich zu bewegen und die Umwelt zu schützen.

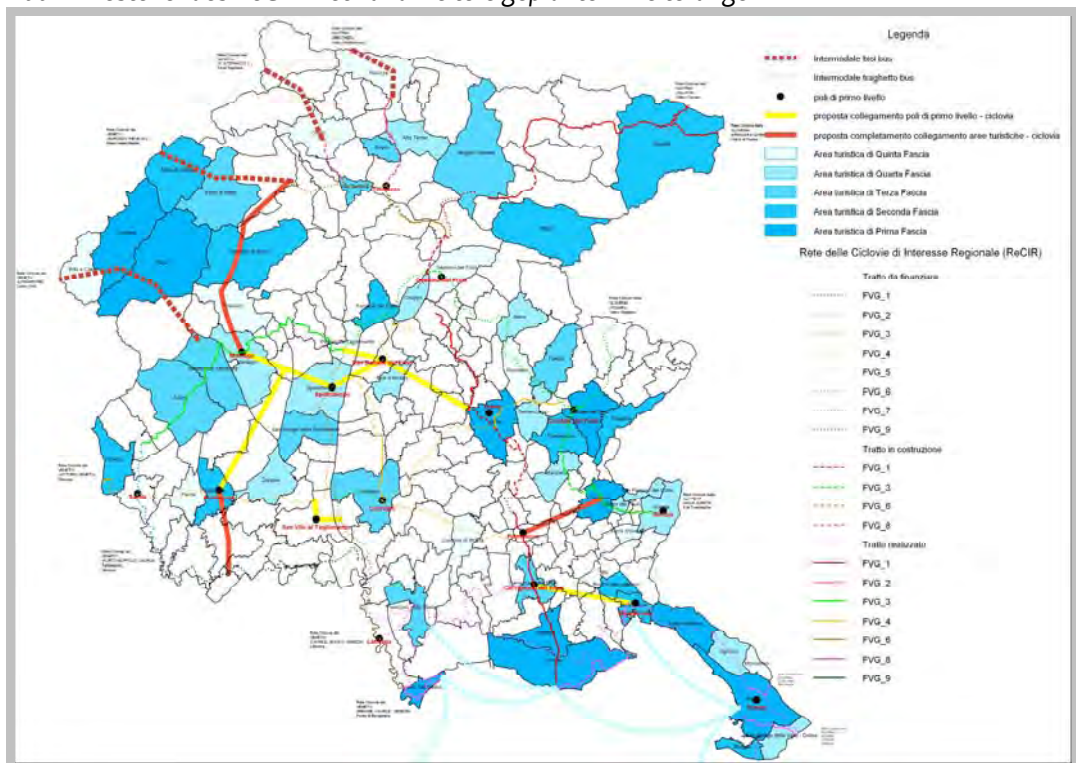
Die Region Friaul-Julisch Venetien realisiert ferner auf ihrem Gebiet das Radwegenetz Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR), das aus einem breitmaschigen Netz von Radwegen besteht, das die gesamte Region betrifft und an die analogen Infrastrukturen der angrenzenden Länder und Regionen anschließt.

Im Einzelnen wird das ReCIR an das italienische Radwegenetz, Bicalitalia genannt, und das europäische, Eurovelo genannt, angeschlossen.

Die Richtlinien des ReCIR wurden mit dem Beschluss Nr. 2297/2006 im Rahmen der vom L.R. Nr. 14/1993 geplanten Aktivitäten, bzgl. der Vorschriften zur Förderung des Radverkehrs, festgelegt.

Der ReCIR bildet den wichtigsten Rahmen dieser Infrastruktur für eine nachhaltige Mobilität, der als Rete Ciclabile Diffusa (RCD) bezeichnet wird und den Zweck hat, mittel- bis langfristig die Befahrbarkeit mit dem Rad eines Großteils der Region Friaul-Julisch Venetien zu garantieren, sei es im städtischen, als auch im außerstädtischen Bereich.

Abb. 2: Bestehendes ReCIR-Netz und weitere geplante Erweiterungen



Quelle: Unsere Verarbeitung der RAFVG-Daten

Nach Feststellung der Hauptstädte und der Top-Level-Zentren und nach Darlegung der Notwendigkeit, dass diese durch ein integriertes Verkehrssystem miteinander verbunden werden, fördert der PGT als weitere Möglichkeit der nachhaltigen Anbindung die Implementierung des Radwegenetzes und des RECIR-Netzes gemäß den nachfolgenden Punkten:

- städtische Radwege, um die Top-Level-Zentren und die Touristenorte mit den entsprechenden CIMR zu verbinden, falls dort vorhanden, oder mit den angrenzenden CMIR, durch einen gesicherten Radweg oder alternativ, wo die Realisierung eines solchen Weges nicht möglich ist, durch Festlegung dieser Bereiche, die unter Geschwindigkeitsbeschränkungen fallen (20-30 km/h);
- außerstädtische Radwege, um das bestehende Radwegenetz zu ergänzen, so dass die Top-Level-Zentren und die Gebiete mit größerer touristischer Zielsetzung durch die Realisierung von neuen oder ergänzenden Anbindungen verbunden werden, bzw. durch gesicherte oder den Radfahrern vorbehaltenen Wegen, wo der Straßenverkehr ausgeschlossen wird (Art. 3 Punkt 39, Straßenverkehrsordnung);
- Radwege innerhalb jedes STL, die den entsprechenden Mobilitätsbedarf unterstützen und die die touristischen, landschaftlichen und weingastronomischen Wege fördern, um so die Besonderheiten der Region aufzuwerten.

### **Einrichtungen der einzelnen Top-Level-Zentren mit einem regionalen intermodalen Zentrum (CIMR)**

In der Geschäftsordnung für die Umsetzung des Regionalen Plans der Verkehrsinfrastruktur, des Warenverkehrs und der Logistik werden die CIMR als ortsgebundene Infrastrukturen in den Stadtzentren erkannt und festgelegt, die entsprechend den machbaren Verkehrsträgerwechseln, den funktionellen Eigenschaften und dem Nutzungsgrad<sup>7</sup> unterteilt werden.

Im Einzelnen werden als CIMR ersten Grades die Provinzhauptstädte festgelegt, die als wichtigste Knotenpunkte für den Verkehrsträgerwechsel Straße-Schiene und Straße-Wasser gelten, während die zweiten Grades nachfolgende Städte sind: Cormons, Monfalcone, Casarsa della Delizia, Maniago, Sacile, Cervignano del Friuli, Cividale del Friuli, Codroipo, Gemona del Friuli, Latisana, Palmanova, San Giorgio di Nogaro, Muggia, Grado, Lignano Sabbiadoro, Pontebba, Tarvisio, San Vito al Tagliamento, Spilimbergo, Tolmezzo, Manzano, San Daniele del Friuli, Tarcento, Comune di Venzona (Ortsch. Carnia).

Im gleichen Artikel der Geschäftsordnung zur Umsetzung wird auf den dem regionalen Plan des lokalen Nahverkehrsplan verwiesen, die genaue Definition und Identifizierung weiterer qualitativer und funktioneller Eigenschaften, in Bezug auf die in den vorherigen Paragraphen.

Der PGT erkennt die strategische territoriale Valenz zu den folgende Top-Level-Zentren an: Udine, Pordenone, Gorizia, Triest, Tolmezzo, Gemona del Friuli, Cividale del Friuli, S. Daniele del Friuli, Spilimbergo/Maniago, Sacile, S. Vito al Tagliamento, Codroipo, Cervignano del Friuli/Palmanova, Ronchi dei Legionari/Monfalcone, Latisana und des Projektes von Tarvisio.

Der Plan sieht die Realisierung eines gut strukturierten Netzes von Anschlussstellen vor, die sich in den Top-Level-Zentren befinden, dort wo die Dienste sowohl räumlich als auch zeitlich in das Konzept maximaler physikalisch-funktioneller Integration des lokalen öffentlichen und Schienen-Transportsystems verknüpfen können.

---

<sup>7</sup> Dokument IV, Kapitel III, Art. 9, Abschnitt Warenverkehr, Logistik und intermodales Personenbeförderungssystem.

Diese Knotenpunkte müssen funktionell und wo möglich auch physikalisch, den Straßenverkehr mit dem Schienenverkehr verbinden, so dass ein Multifunktionssystem geschaffen wird, das den Nutzern Services mit maximaler Qualität sichert.

Diese Perspektive macht das Erreichen bestimmter Vereinbarungen noch notwendiger, die eine enge und effiziente Wechselbeziehung zwischen den für die Realisierung und Verwaltung der verschiedenen Infrastrukturen, die die CIMR darstellen, Zuständigen ermöglichen.

Die Identifizierung und die Definition der Typologien, der funktionellen und der qualitativen Anforderungen werden im regionalen Nahverkehrsplan spezifiziert.

Der PGT ermittelt für die Top-Level-Zentren einen optimalen Rahmen, innerhalb dessen die Serviceterminals der CIMR (allgemein Bahnhöfe und Busbahnhöfe und in einigen Fällen Häfen und Flughäfen), die angrenzenden Einrichtungen (Fußgängerwege, Schutzdächer, Spuren, Bahnanlagen, Ankerplätze, Parkplätze für Pkw, Motorräder und Fahrräder) und die Bereiche, in denen sich die Dienstleistungen befinden können, die mit dem Transport, der Hotellerie und dem Einzelhandel in Verbindung stehen.

Dieser Rahmen wurde erhalten, indem eine maximale Entfernung von 600 m festgelegt wurde, die in 10 Minuten zu Fuß zurückgelegt werden musste und zwar vom Mittelpunkt des Bahnhofs oder des Busbahnhofs, entsprechend der Ausstattung des CIMR, der im kognitiven Rahmenplan anerkannt wird.

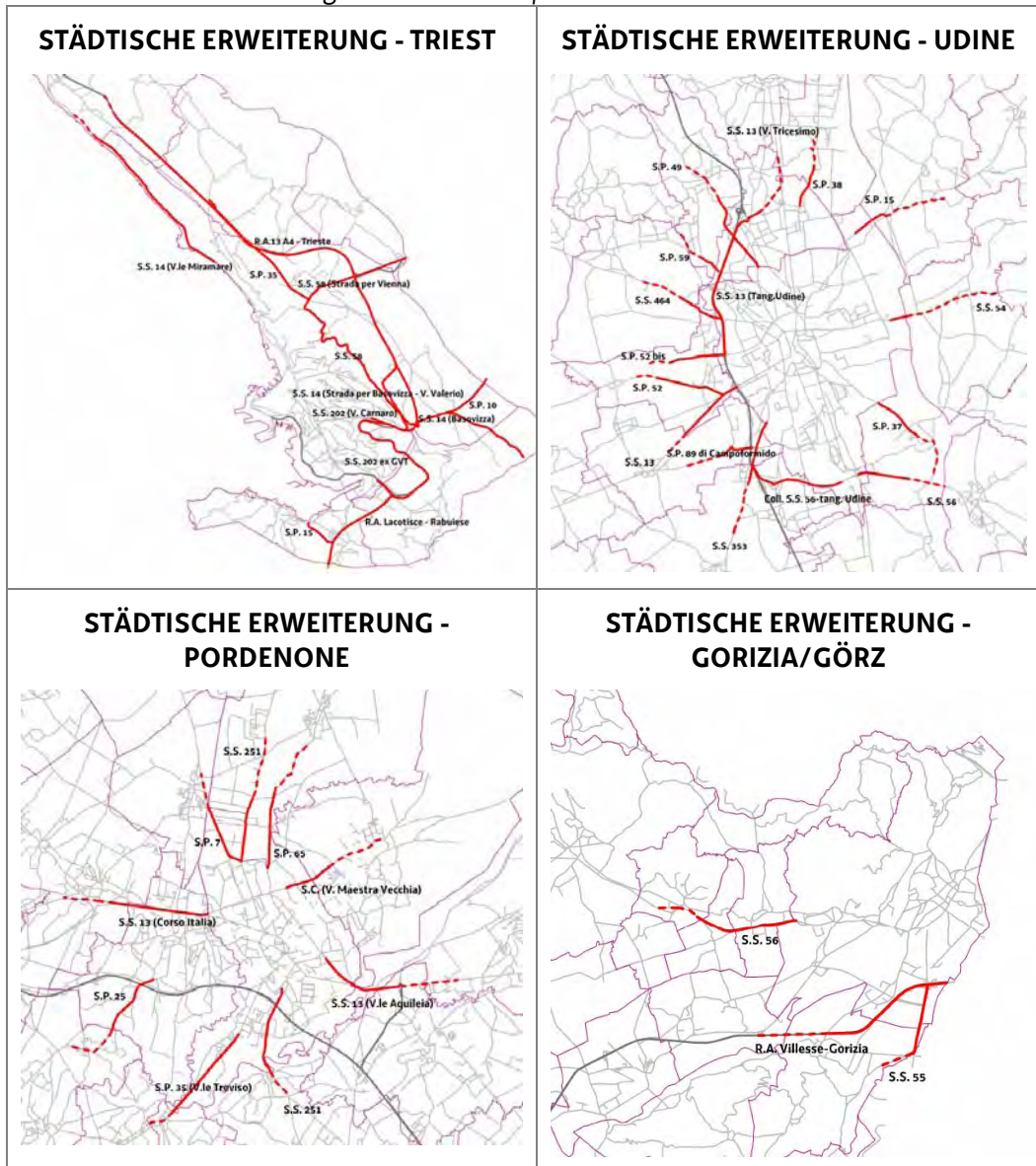
### **Ausbau der Parkmöglichkeiten entlang der städtischen Erschließungen**

Neben der Förderung des intermodalen Verkehrs, fördert der PGT den Bau von Parkplätzen für alle Top-Level-Zentren, um die Stadtzentren von den aus den Randgebieten und umliegenden Städten ankommenden Privatfahrzeugen zu entlasten.

Im Einzelnen hat der Plan der Verkehrsinfrastruktur, des Warenverkehrs und der Logistik die wichtigsten städtischen Erschließungen der Provinzhauptstädte festgelegt, d.h. der Achsen, die während der Hauptverkehrszeit am Morgen die Aufgabe haben, den Zugang zu ihren Stadtgebieten zu leiten (Abb. 3).

Die Richtlinien zur Durchführung des PRITMML zeigen, dass die von den Stadterschließungsachsen betroffenen Gemeinden, unter Mitwirkung der angrenzenden Verwaltungen und durch das Institut der Dienststellenkonferenz die Bereiche festlegen müssen, die für die Parkplätze vorgesehen sind

Abb. 3: Städtische Erweiterungen der Provinzhauptstädte



Quelle: Unsere Verarbeitung der RAFVG-Daten

Im Einzelnen haben die Parkplätze folgende Merkmale aufzuweisen:

- sie müssen mit dem städtischen Netz des öffentlichen Nahverkehrs verbunden sein;
- sie müssen mit dem Stadtzentrum durch einen gesicherten Radweg verbunden sein;
- sie müssen eine E-Bike Sharing- oder E-Scooter Sharing-Service vorweisen;
- sie müssen über eine Haltestelle mit Ticketservice (FA) verfügen, die den Anforderungen des Regionalen Nahverkehrsplans (PRTPL) entspricht und sich in der Nähe des Haupteingangs oder des Mittelpunkts befindet.

### **Förderung der grenzübergreifenden Mobilität und Integration der europäischen Korridore**

Während des letzten halben Jahrhunderts kennzeichneten sich die Region und parallel das angrenzende Slowenien als extreme Randgebiete im entsprechenden nationalen Kontext, die durch den geopolitischen Kontext getrennt waren, mit eingeschränktem beidseitigem Handel und geringer Integration.

Diese Situation hat sich in den letzten Jahren stark geändert, mit dem Beitritt Sloweniens in die Europäische Union und die anschließende Abschaffung der Grenzen, jedoch ist sie weiterhin durch die im vergangenen Zeitraum angesammelten Verlangsamungen und die allgemeine Schwierigkeiten in den Verhältnissen unter unterschiedlichen Verwaltungsapparaten gekennzeichnet.

Die neuen europäischen Mobilitätspolitiken haben jedoch durch die Zuerkennung Friaul-Julisch Venetiens einer strategischen Position, unter dem Gesichtspunkt der Ausweitung der Union nach Osten hin, neue Integrationsperspektiven zwischen der Region und Slowenien, die auf dem Durchgang des Bahnkorridors Adria-Baltikum und dem multimodalen Mittelmeer-Korridor zwischen Triest, Koper und Ljubljana basieren.

Im Einzelnen durchqueren die beiden paneuropäischen Korridore die Region und kreuzen sich am Knoten Cervignano, von dort zweigen die beiden Bahnabschnitte in Richtung des PASSES von Tarvisio nach Norden und der von Ferneti nach Osten ab.

Der regionale Plan der Verkehrsinfrastruktur, des Warenverkehrs und der Logistik nimmt die Neuerungen des europäischen Szenarios auf, jedoch erfordert dies die Anpassung der spezifischen Begleitmaßnahmen bzgl. der Effizienz des städtischen Systems und seiner Entwicklung im Hinblick auf eine städtische Weiterentwicklung, die die Mobilität und die Positionierung neuer Dienstleistungsbetriebe durch den Anstieg der internationalen Verkehrsströme.

Obwohl die Frage der Integration der hauptstädtischen grenzübergreifenden Integration ausreichend von zahlreichen europäischen Programmen Umgang behandelt wurden, die sich mit Politik des territorialen Zusammenhalts befassen<sup>8</sup>, wurde bisher nicht ausreichend Anerkennung in einem offiziellen Dokument administrativer Art gefunden.

Der PGT fördert als Mittel des territoriale Zusammenhalts und zur Unterstützung der Entwicklung der Grenzgebiete die Planungsziele, die die Randlagensituation der entsprechenden Angehörigkeitsstaaten reduzieren und die Möglichkeiten für die Chancen für die wirtschaftliche und funktionelle Integration von grenzübergreifenden Systemen mit geografischer Nähe steigern.

Um die grenzübergreifenden Beziehungen zu stärken ist es jedoch erforderlich, die Zentren der angrenzenden territorialen Systeme miteinander zu verbinden, durch die Bereitstellung eines neuen öffentlichen Verkehrssystem, das die Kosten für ihre private Mobilität reduziert, Staus und Umweltverschmutzung verringert und eine größere Zugänglichkeit zu dem Gebiet insgesamt ermöglicht.

Um dieses Ergebnis zu erzielen, ist an der italienisch-slowenischen Grenze ein Stadtbereich zu erschaffen, das das polyzentrische Modell der Städte Venedig, Padua und Treviso im Veneto widerspiegelt und sich darin für die Erschaffung eines überregionalen Netzes eingliedert.

Zu diesem Zweck wird der Bau einer Stadtbahn in einem intermodalen und grenzüberschreitenden Kontext geplant, zwischen dem Friaul-Julisch Venetien, dem Veneto und Slowenien, um die Stadtgebiete von Triest und Capodistria /Koper und ihre beiden Häfen, Gorizia/Görz und Nova Gorica mit dem slowenischen Hinterland und die drei Flughäfen von Venedig, Ronchi dei Legionari und Ljubljana zu verbinden.

---

<sup>8</sup> Projekt TRANSPLAN, Interreg III A/Phare CBC Italien-Slowenien, 2000-2006, Gemeinsame grenzübergreifende Raumplanung; Projekt TRANSLAND, Interreg III A Italien-Slowenien, 2000-2006, Nachhaltige Entwicklung des grenzübergreifenden Gebiets; Projekt ULYSSES, Espon-UE 2010-2012, Polyzentrische grenzübergreifende Regionen; Programm ADRIA A Italien-Slowenien, 2007-2013, Grenzübergreifende Kooperation; Projekt MICOTRA, Interreg IV Italien-Österreich, 2007-2013, Europäische territoriale Zusammenarbeit.

Der nächste Schritt ist die Integration der beiden Bereiche in einem einzigen Makrobereich, der den Bürgern und dem Gebiet, in Bezug auf Produktion und Dienstleistungen für Unternehmen, Tourismus und Kultur echte Vorteile sichert.

Das Projekt übernimmt räumliche und funktionale Komponenten der städtischen Umgebung:

- das vom Karst- und Küstensystem begrenzte Gebiet und die Stadtgebiete, die sich hier als Erzeuger lokalen Verkehrs befinden;
- das in das slowenische Hinterland reichende Gebiet, bis nach Ljubljana und der venetisch-friaulischen Küstenebene bis nach Venedig als Erzeuger von externem Verkehr;
- der Infrastrukturrahmen des Gebiets der oberen Adria mit besonderem Bezug zur Bahninfrastruktur.

Das begrenzte Gebiet, das mit der Idee der städtischen Organisation grenzüberschreitenden polyzentrischen Ortschaften übereinstimmt, wird als Ring-System vorgeschlagen, basierend auf einer morphologischen Interpretation und einen Funktionstest auf die Nützlichkeit der Einrichtung eines Beziehungskreislaufs unter den nachbarschaftlichen Städten und versetzt sie in die Lage, die Dienste für die lokale und fremde Nutzer zu verbessern.

Der Übergang von der polyzentrischen städtischen Organisation zur großstädtischen Organisation ist eine allgemeine Aufgabe von den kleineren städtischen Systemen in Europa, um die zentripetalen Prozesse zu fördern und die Zentrifugalkräfte zu den starken Systemen zu bremsen.

Die Erhöhung der kritischen Masse, die lokal durch die Vernetzung der lokalen Dienstleistungen und die Verbesserung der gelieferten Leistungen erfolgt, ist an sich ein starker Anziehungsfaktor, der wiederum die zentrale Bedeutung der städtischen Organisation unterstreicht.

## **8.3. Projekt Regionales ökologisches Netz**

### **8.3.1. Kontext**

In Europa, wie auch in unserer Region, haben die Siedlungsdynamiken der letzten zwei Jahrzehnte immer größere Teile des Landes betroffen, indem sie sich in dem "freien", nicht von der Verstädterung betroffenen Raum ausgebreitet haben.

Es hat sich schließlich ein neues Siedlungsmodell durchgesetzt, welches das vorangegangene der "Suburbanisierung" ersetzt hat, in dem sich die Ausweitung hauptsächlich um die Stadtzentren konzentrierte, gemäß dem Prinzip der Nähe und der Kontinuität.

Die Entwicklung der Urbanisierung scheint heute, räumlich erweitert anhand eines un stetigen Modells mit geringer Dichte, nicht immer in der Nähe bestehender Verkehrsnetze etabliert, mit der daraus resultierenden Aufsplitterung und Erosion des natürlichen, nicht verstädterten Raums.

Dieses Expansionsmodell wird in der internationalen Literatur mit dem Begriff "*sprawl*" definiert, d.h. Zersiedelung, also eine Entwicklung mit geringer Dichte, hohem Flächen- und Energieverbrauch, schlecht von den Planungsinstrumenten kontrolliert.

Der Zerfall der Siedlungsgefüge (diskontinuierlich und schlecht integriert), die Aufsplitterung und die Isolation der natürlichen und dörflichen Landschaften

Naturlandschaft sind die wichtigsten Auswirkungen dieses Modells der Urbanisierung und Infrastrukturplanung.

Der Aufplitterungsprozess der natürlichen Umwelt durch menschliches Handeln, hat aufgrund der entsprechenden Auswirkungen auf die verschiedenen ökologischen, umweltlichen, landschaftlichen und territorialen Ebenen, eine Priorität für die Untersuchung als primäre Ursache des Verlustes der biologischen Vielfalt.

Die Aufspaltung kann als Prozess definiert werden, der eine schrittweise Verringerung der Fläche der Naturlandschaften und eine Zunahme ihrer Isolation bewirkt. Die natürlichen Flächen bilden so räumlich getrennte und schrittweise isolierte Fragmente, die in einer territorialen Matrix integriert sind, die von der Zivilisation konditioniert ist.

Die Maßnahmen für die Erhaltung der natürlichen Lebensräume durch die Einrichtung von Schutzgebieten, haben zunächst die am besten geeignete Möglichkeit dargestellt, um den Veränderungen der Umwelt entgegen zu wirken, jedoch diese Art von "Insel"-Verwaltung, kleine Reservate, die von Landschaften umgeben sind, die durch den Menschen in deutlicher Weise verändert wurden, haben in vielen Fällen zu einem schnellen Aussterben einiger Populationen geschützter Arten geführt.

Daher wurde eine neue und spezifische Fachplanung gestartet, die die "ökologischen Netze" untersucht, bzw. ein Versuch der Abschwächung des Problems der Aufspaltung und der Isolierung der Schutzgebiete, die sich nicht nur auf den strengen Schutz eines Schutzgebiets beschränkt, sondern muss auch der Dynamik biologischer Systeme innerhalb des gesamten Landstriches gerecht werden.

Im Einklang mit den Leitlinien, die in den letzten Jahren innerhalb der EU skizziert wurden, wurde in unserem Land ein wichtiger Beitrag zum Aufbau des *nationales ökologische Netzwerks* mit Genehmigung des Beschlusses CIPE (1998.12.22) zum Thema "Programmplanung der Strukturfonds für den Zeitraum 2000-2006" geleistet.

Mit diesem Schriftstück wurde die Umsetzung der Planung des nationalen ökologischen Netzwerks als "Netzwerk nationaler und regionaler Parks und Schutzgebiete" konzipiert.

Das Projekt des ökologischen Netzwerks wurde durch eine Reihe von wichtigen nationalen sektoriellen Gesetzen unterstützt, ohne ausdrückliche Bezugnahme auf das Konzept der "ökologischen Netzwerke". In viele Fällen wurde ein tragfähiges Konzept für die verschiedenen behandelten Themen, Land, Wasser, Schutzgebiete, unterstützt und dabei die Implementierung von Netzwerk-Projekten wie primäre Elemente der Maßnahmen zu Sanierung und die Aufwertung der Umwelt berücksichtigt. Rechtsquellen:

- Das Gesetz 183 vom 18. Mai 1989 "Richtlinien für die organisatorische und funktionelle Neuordnung des Bodenschutzes" - Der Teilplan zur hydrogeologischen Situation des Po-Beckens, genehmigt mit dem DPCM am 24. Mai 2001, definiert klar und mit Bestimmtheit das hydrographische System als "Netz", das auf den Schutz der gesamten Biodiversität der Flussökosysteme abzielt. Der Plan stellt sich als wichtiger "Bezug für die Planung und das Management der nationalen ökologischen Netzwerke" dar (Art. 1, Abs. 13);
- Gesetz Nr. 394 vom 6.12.1991 "Rahmengesetz über Schutzgebiete";
- D.Lgs. Nr. 152 vom 11.05.1999 "Rahmengesetz über Gewässer", in dem die Bestimmungen über den Schutz der Gewässer vor Verunreinigung durch die Umsetzung der Richtlinie 91/271/EWG über die Behandlung von kommunalem Abwasser und der Richtlinie 91/676/EWG den Schutz der Gewässer vor Verunreinigung durch Nitrat aus landwirtschaftlichen Quellen definiert wird.

Die Zielsetzung des Gebietsprojekts Regionales ökologisches Netzwerk des PGT stehen im Einklang mit den Bestimmungen der Richtlinie 92/43/EWG "Habitat", in Italien vom DPR

357/97 umgesetzt, die "zur Sicherung der Artenvielfalt durch die Erhaltung der Lebensräume beitragen, sowie der wilden Flora und Fauna auf europäischen Gebiet" und zur Schaffung "eines kohärenten europäischen ökologischen Netzes besonderer Schutzgebiete mit der Bezeichnung Natura 2000", neben der Schaffung eines europäischen ökologischen Netzwerks.

Dieses Projekt ist eine Gesamtheit von Maßnahmenstrategien für die Sanierung und Aufwertung der Region und der sie kennzeichnenden natürlichen Prozesse.

Das regionale ökologische Netz stellt einen neuen Ansatz zum Schutz der Natur dar, der auf dem Konzept der Biodiversität basiert und auf den Schutz und die Verbesserung der biologischen Vielfalt innerhalb eines kontinuierlichen, diffusen und globalen Netzwerks abzielt, das für das Überleben der Ökosysteme fundamental ist, die demnach nicht nur auf "grüne Inseln" beschränkt sind.

Er ist ein unverzichtbares Instrument, sei es aus technischer Sicht, als auch aus strategisch-politischer Sicht, für die Raumplanung und die Steigerung der Qualität der Umwelt und der Ökologie der Region, um ein neues Gleichgewicht zwischen dem natürlichen territorialen Gefüge und die durch menschliche Eingriffe bedingten Zusammenhängen zu schaffen.

### **8.3.2. Ziele**

Nachdem die Zentren von regionalem Interesse bestimmt wurden, die entsprechend dem Modell des hierarchischen Polyzentrismus organisiert sind und die die Knoten der tragenden Struktur der "territorialen Plattform" darstellen, ist das Ziel, sie durch eine rationale Verteilung der Funktionen, der Dienstleistungen und der Infrastrukturen in Beziehung zu setzen.

Das Ziel ist, das System mit Hinblick auf die Einsparung Landnutzung auszugleichen, durch Neugestaltung der Gestaltung der Städte, unter Einbeziehung ökologischer Netzwerke auf regionaler Ebene. Die Strategie des PGT begünstigt die Entwicklung der Region und ihren Zusammenhalt durch die Förderung von Synergien zwischen den verschiedenen funktionalen Netzwerken und Siedlungs-, Umwelt- und Infrastruktursystemen.

Die strategische Politik Nr. 2 des PGT unterstreicht die Bedeutung des Schutzes und der Aufwertung der Ressourcen und Vermögenswerte der Region durch die Aufrechterhaltung des Gleichgewichts in den Siedlungen zwischen Bedarf der Landnutzung für menschliche Aktivitäten und den Schutz der ökologischen und umweltlichen Werte, dem Schutz der Landschaft und als Sicherheit vor natürlichen Gefahren.

Daher wird der Flächenverbrauch reduziert und nimmt eine besondere Bedeutung bei der Erhaltung der Biodiversität ein, indem der gesamte ökologische Umfang und insbesondere der natürlichen und halbnatürlichen Systeme der Gebiete mit größerer landschaftlicher Wertigkeit gestärkt wird und durch Festlegung des regionalen ökologischen Netzes und Stärkung des Schutzes der Habitate und der Arten zum Nutzen der Funktionalität des Ökosystems und der regionalen territorialen Attraktivität.

Der PGT verfolgt die folgenden Ziele und allgemeine Strategien:

- Betrachtung der regionalen natürlichen Werte als ein gemeinschaftliches und unersetzliches Gut. Das als Regionales ökologisches Netz bezeichnete Gebietsprojekt legt im Ökologischen Netz auf regionaler Ebene das Instrument fest, mit dem die Kohärenz innerhalb der Entwicklungspolitiken der Region gesichert werden, die mit dem Schutz und der Erhaltung der strukturellen Aspekte (Vegetation, Flora und Fauna) und der funktionellen Aspekte (Anbindung,



Verbindungen und Permeabilität) der regionalen natürlichen Umwelt kompatibel sind;

- Aufwertung, Schutz und Ausdehnung, in systematischer Art und Weise, die natürlichen-ökologischen Ressourcen der Region, um unter dem Gesichtspunkt der ökologischen Funktionalität die Schutzgebiete von regionalem natürlichem Interesse miteinander zu verbinden.

### **8.3.3. Maßnahmen**

Die unberührte Natur besteht vor allem aus „reifen“ Ökosystemen, die durch ihre geringe saisonale Biomasseproduktivität charakterisiert sind (aber gewöhnlich im Laufe der Zeit eine große Biomasse anhäufen) und sehr gut ihr eigenes Gleichgewicht aufrecht erhalten können, selbst bei erheblichen kritischen Ereignissen (Resilienz genannt). Die Resilienz ist gewöhnlich proportional zur Biodiversität, d.h. zur Artenvielfalt an Lebensformen im Habitat.

Heute gibt es keine Gebiete mehr, in der eine unberührte Natur erhalten geblieben ist, besonders nicht in Europa, da auch die sogenannten „natürlichen“ Gebiete Ergebnis einer starken Umgestaltung aufgrund von land- und forstwirtschaftlicher Tätigkeit in vergangenen wie in heutigen Zeiten sind.

So sind semi-natürliche Ökosysteme entstanden, deren spontane Evolution von der Entwicklung der anthropischen Aktivitäten bestimmt ist. Vor allem ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts nahm die Vereinfachung der Ökosysteme im Flachland stark zu und die Anbautechniken in den Bergen wurden aufgegeben, so dass es zu spontanen Renaturalisierungen kam.

Dennoch bedingt die Aufsplitterung zwischen vom Menschen beeinflusstem Flachland und verlassenen Bergen kein Gleichgewicht sondern führt zu einem doppelten Verlust an Biodiversität aufgrund extremer Reduzierung der natürlichen und semi-natürlichen Ökosysteme im Flachland und der Homogenisierung qualitativ minderwertiger Waldökosysteme in den Bergen.

Der Verlust der Biodiversität stimmt überein mit einem Effizienzverlust der „Ökosystemleistungen“, welche die Biosphäre der Anthroposphäre liefert, darunter vor allem die Stabilität dieser Ökosysteme selbst. Es liegt in der Absicht, Bereiche, Territoriumsabschnitte, zu ermitteln, um diese ökologisch-umwelttechnisch aufzuwerten und die zersplitterte Natürlichkeit wieder zusammenzufügen.

#### **Vorrangige Bereiche und regionales Ökologienetzwerk**

Das im Territoriumprojekt ermittelte regionale Ökologienetzwerk repräsentiert einen strategischen Entwurf, innerhalb dessen gezielte Maßnahmen koordiniert werden, die Biodiversität des regionalen Territoriums zu erhalten. Dabei sollen im Rahmen der Ermittlung und der Stärkung der Projektverbindungen die Erschließung und Aufwertung der ökologischen Funktion des Agroökosystems sowie die Wiedergewinnung von übriggebliebenem Umweltpotenzial oder stattfindenden Umwandlungsprozessen gefördert werden.

Um die Gebiete zu ermitteln, die am geeignetsten sind für die Bildung eines regionalen Ökonetzwerkes, wurden Themenkarten ausgearbeitet, welche die umweltökologische des regionalen Territoriums zusammenfassen.

Die Themenkarte „Umweltkontinuität“ enthält Informationen hinsichtlich des regionalen Infrastrukturnetzwerkes, wie Straßen- und Eisenbahnnetz sowie verschiedenen Netzen primären, regionalen Interesses und den Werten der Habitate (Maßstäbe der Natürlichkeit).

Die Anregungen entstammen der Umweltkontinuitätskarte des Umweltberichtes vom PTR (2008) und wurden für vorliegendes Projekt überarbeitet. Diese natürlichen Werte sind:

- gänzlich künstlich (z.B. Städte);
- teilweise künstlich (z.B. Anpflanzungen);
- semi-natürlich (z.B. gemähte und gedüngte Wiesen);
- nahezu natürlich (z.B. dürre, sub-mediterrane Wiesen im Osten);
- natürlich (z.B. Lagune).

Diese Charta stellt eine erste Analysephase der räumlichen Kontinuität der regionalen Habitate dar und unterscheidet außerdem die Gebiete von höherem oder geringeren natürlichem Wert.

Die Themenkarte „Regionale Ökologieebenen“ enthält Informationen, welche die Fauna-Korridore und die folgenden natürlichen, regionalen Komponenten hervorheben:

- *vorrangige, natürliche Umgebungen* (bestehend aus regionalen und nationalen Naturparks, GGBs mit bedeutenden Habitaten und Arten);
- *vorrangige, zusammenhängende Gefüge* (bestehend aus GGB ohne bedeutende Habitate oder Arten, natürlichen Biotopen, Gemeindeparks, Wildnisgebiete, Bioitaly-Standorte, Bereiche von besonderem Umweltinteresse, Geotope);
- *ökologische Wasserkorridore* (ermittelt durch die Begrenzungslinien der Flussgebiete hydrogeologischer Pläne und der typologischen Umgebungen der GGB ohne vorrangige Habitate oder Arten, Gemeindeparks, Prioritätsbereiche, Gebiete von bedeutendem Umweltinteresse und Bioitaly-Standorte);
- *ökologisches Berggefüge* (repräsentiert durch Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne der Habitat-Regelung);
- *ökologische Landwirtschaftsgefüge* (repräsentiert durch die Landwirtschaftsgebiete mit hohem, natürlichem Wert).

Aus den Analysen der natürlichen, regionalen Komponenten ergeben sich also Zusammenhänge, die von verschiedenen Qualitätsproblemen gekennzeichnet sind, vor von allem der internen Aufsplitterung des Ökosystems und noch mehr von der Aufsplitterung der Bergkettenreihe, die ein Ökosystem mit dem anderen verbinden sollte durch Übergangsprozesse, die in einigen Fällen scharf getrennt sein können, z.B. bei einem morphologischen Einschnitt, in anderen fließend sein können.

Folgende sind die Gebiete, die am meisten unter diesen Bedingungen leiden:

- Die Hauptflussläufe, die durch Wasserbaumaßnahmen wie Staudämme oder Wehre oder durch Wasserentnahmestellen, welche den Flusslauf unterbrechen, unterteilt sind. Eine weitere Form der Abqualifizierung oder Aufspaltung entspringt der ungewöhnlichen Entwicklung exotischer Schädlingsarten, welche über lange Strecken die Funktionalität des natürlichen Ökosystems verändern. Abgesehen von der Längsaufsplitterung ist die Queraufsplitterung bemerkenswert mit den Verlusten von Flussauen oder einfacher der Ufervegetation.
- Das Grundwasserquellgebiet unterhalb von Pordenone, welches ein Wasserdefizit in der Erdschicht aufweist aufgrund der verbreiteten, beachtlichen Wasserentnahme und eine mittlere Wasserqualität der Quellläufe aufweist, die geringer ist, als sie auf der linken Tagliamentoseite festgestellt wurde. Das Vorhandensein nur weniger Naturschutzgebiete kann Symptom oder Ursache einer geringen Aufmerksamkeit in Bezug auf diese territoriale Komponente in einem Zusammenhang sein, der auch durch die Besiedlungsweise der industrialisierten Landschaft in Verbindung mit der

Möbelbranche gekennzeichnet ist. Eine deutliche produktive und territoriale Aufwertung dieser Branche, die ein EMAS-Zertifikat des Möbelbezirks Livenza einbrachte, bildet eine wertvolle Vorgabe für eine allgemeinere Aufwertung des Territoriums, angefangen bei den Wasserressourcen.

- Von weit größerem, natürlichem Wert sind die Grundwasserquellen des Stella, welche den bedeutendsten Hotspot an Biodiversität in der Region darstellen, Eine gegliederte Schutzmaßnahme, die über die LIFE-Projekte auch durch bedeutende EU-Finanzierungen unterstützt wurde, zeigt ihre Achillesferse in der geringen Querverbindung, die durch eine interne Wiederzusammenfügung eines kompakteren, natürlichen Landschaftsgefüge gewährleistet werden sollte.
- Das Gebiet östlich der Grundwasserquellen des Stella weist Analogien auf, aber auch Unterschiede dazu. Im oberen Bereich befinden sich vier bedeutenden Feuchtgebiete (Palude Moretto, Palude Selvate, Paludi di Gonars und Paludi di Porpetto) während sich im Süden drei bedeutende Waldgebiete befinden: Bosco Boscat, Boschi di Muzzana und Bosco Sacile. Etwas weiter südlich erstreckt sich die ausgedehnte Lagune. Diese drei Systeme, die eine typische Reihe in diesem territorialen Zusammenhang bilden, erweisen sich heute als, auch durch wichtige Infrastrukturen wie Autobahn und Eisenbahn, völlig getrennte Inseln. Hier sollte der Ansatz der *stepping stones* zur Anwendung kommen, also einer Wiederherstellung anderer Inseln, damit die Beziehung zwischen den einzelnen Elementen gestärkt werden, bis ein zusammenhängendes oder gar durchgängiges Gefüge entsteht. Vor allem ist es aufgrund fehlender physikalischer Hindernisse und wegen der größeren Nähe leichter, diesen Vorgang zwischen den südlicheren Wäldern und der Lagune zu bewirken, wobei dieses Vorhaben als Ergänzung zu folgendem erfolgen könnte.
- Die Lagune weist ausgeprägte Natureigenschaften auf obwohl sie sich in einem kritischen Zusammenhang befindet und intern wie extern starkem Druck ausgesetzt ist. Ein besonders bezeichnendes Element jedoch, auch in Bezug auf die Nähe der Lagune des Veneto, ist das völlige Fehlen eines fließenden Überganges zwischen Lagune und landwirtschaftlichem Hinterland. Man gelangt also von dem typisch brackigen Ambiente der Lagune in das Landwirtschaftsgebiet, das als solches einen hohen Bedarf an Süßwasser (Bewässerung) aber nicht an zu viel Wasser (Trockenlegung) hat. Dieses empfindliche Gleichgewicht vieler Gebiete befindet sich in einer heiklen Lage, da es selbst die stets steigende Salzzufuhr verursacht, welche die erbrachten Bemühungen für die Nutzung der Bodenproduktivität zunichtemacht. Es gibt also viele Gründe, die für eine Wiederherstellung der Übergangsbereiche von Süßwasser oder Gewässer niedriger Salinität sprechen. Im Veneto wurde dies bereits getestet und es sollten dabei die ursprünglichen Ökosystemfunktionen nachgebildet werden, die den landeinwärts gelegenen Sümpfen entsprechen. Ein erstes Experiment läuft, die Realisierung einer Pufferzone zwischen dem Industriegebiet von Aussa Corno und der Lagune durch das Konsortium für Industrie.
- Ein weiteres, kritisches Gebiet ist der Knoten von Monfalcone. Dies ist das Gebiet, in dem die Linie der Grundwasserquellen, welche das ganze friaulische Flachland versorgt, praktisch bis in Meeresnähe reicht und sie mit einem anderen bedeutenden Erscheinungsbild von Quellsystemen in unserer Region zusammentrifft. Letzteres ist jedoch völlig anders und wird vom Timavo repräsentiert. Das Vorhandensein eines wichtigen Industriegebietes und eines

Hafengebietes verlangen eine intensive Planung, um das Gleichgewicht zwischen Produktion (von Gütern) und Reproduktion (natürlicher Ressourcen) zu erhalten.

- Der Karst ist ein sehr komplexes Naturgebiet mit vielen unterschiedlichen Aspekten. Die Geomorphologie sowie die Geopolitik haben dieses Gebiet zu einem bedeutenden infrastrukturellen Korridor gemacht, der die Querverbindungen zwischen der Karsthochebene und der Küste stark aufgespalten hat. Einige Bauten wie der Autobahnzubringer haben bereits Lösungen wie grüne Brücken verwirklicht, um die territoriale Aufspaltung zu reduzieren, die auch eine Gefahr für die Straßenverhältnisse darstellen kann. Andere kritische Stellen kämen jedoch für spezielle Maßnahmen in Betracht.

Ein recht generalisierter kritischer Punkt betrifft die friaulische Hochebene und die Querverbindungen. Im Allgemeinen besteht ein noch multifunktionelles Landwirtschaftsgefüge, welches auch sich positiv auf die ökologischen Zusammenhänge auswirkt. In diesem Sinne kann man hier im Großen und Ganzen, statt ökologische Korridore zu bestimmen, eher vom Bestehen eines recht kontinuierlichen Ökosystems sprechen, auch wenn es eine Reihe Ausnahmezonen gibt, in denen die landwirtschaftliche Infrastruktur und Industrialisierung intensiver ausgebaut ist.

Es ist also wichtig, die Erhaltung dieses Gefüges zu wahren, eventuell auch mit gezielten Wiederherstellungsmaßnahmen.

Die Bergzone weist weniger Probleme der Aufsplitterung auf oder solche, die eher die Homogenisierung der Ambiente betreffen, bei denen daher eine Differenzierung sowohl unter den Waldbeständen als auch unter zwischen diesen und den Weiden- und Wiesenflächen notwendig wäre.

In der Themenkarte "Wassereinzugsgebiet" wurde die administrative Unterteilung der regionalen Wassereinzugsgebiete und die Abgrenzung natürlicher Einzugsgebiete, solcher mit mechanischem Abfluss und solcher ohne Abfluss sowie die den Plan für Hydrogeologisches Gleichgewicht betreffenden wiedergegeben.

Auf diese Weise werden Gebiete herausgestellt, die dem Schutz des hydrogeologischen Risikos unterliegen und die für physikalische und zusammenhängende Beständigkeit potentielle Umgebungen für die Schaffung des regionalen Netzwerkes bilden.

Geringere Aufsplitterung, Schutz der natürlichen Umgebungen und Biozönosen darf sich nicht auf den einfachen Gebietsschutz innerhalb der eigenen Grenzen beschränken, sondern muss auch der Dynamik biologischer Systeme innerhalb des gesamten Landstriches gerecht werden.

Absicht des Territoriumsprojektes ist es daher, Umweltschutzmaßnahmen in ihren Ausmaßen und ihrer Bedeutung zu fördern, und zwar durch Schaffen eines Ökosystemnetzwerkes auf regionaler Ebene, d.h. von Korridoren, Netzwerken und Gürteln natürlicher Zonen in jenen Territorien, die ein unersetzliches Umweltgut für die neue Urbanisierung bilden. Erreicht werden kann das durch „ein Gefüge“ gebietskennzeichnender Elemente (Bewässerungskanäle, Bepflanzungen, Hecken, usw.) in Form von Netzwerken oder durchgehenden Korridoren, um letztlich die Biodiversität wieder zu regenerieren und ihre Erhaltung zu gewährleisten.

Die Strukturelemente eines Ökonetzwerkes wurden von der APAT<sup>9</sup> der nach folgender Klassifizierung ermittelt:

---

<sup>9</sup> Agentur für Umweltschutz und Technik

- 1. *Core areas* (Zentrale Gebiete, auch Kerne, Ganglien oder Knoten genannt): großflächige Naturgebiete von hohem funktionellem und qualitativem Wert, um die Lebensfähigkeit der Zielpopulationen, die das Gerüst des Ökonetzwerkes bilden, zu erhalten. Es handelt sich um „zentrale“ Gebiete, überwiegend größeren Ausmaßes, die Populationen umfangreicher Biodiversität und jeweiliger Größe erhalten können.
- 2. *Buffer zones* (Pufferzonen): Grenzbereiche zu den *core areas*. Diese haben eine Schutzfunktion gegenüber letzteren bezüglich den schädlichen Einflüssen seitens des Menschen (Randeffekt) auf die empfindlicheren Arten.
- 3. *Wildlife (ecological) corridors* (Ökologische Korridore): lineare und verstreute Verbindungen zwischen *core areas* und unter diesen sowie anderen Netzkomponenten, d.h. einheitliche, sehr natürliche Bereiche, die verschiedene, untereinander getrennte, Naturgebiete verbinden.
- 4. *Stepping stones* (“Überbrückungssteine”): nicht immer sind die Wildtierkorridore ganz durchgehend; oft kann die Verbindung auch über weniger natürliche Gebiete entlang günstiger Durchgangsstrecken führen, die als Stütz- und Zufluchtsort für Wandertiere dienen (analog dazu die Steine entlang einer Furt eines Flusslaufes), vorausgesetzt es gibt kein unüberwindliches Hindernis zwischen den Gebieten.
- 5. *Restoration areas (Restitutionsgebiete)*: nicht zwingend sind vorgenannte Punkte des Netzwerkes zum Zeitpunkt des Projektes vorhanden. sie können also durch Renaturierungsmaßnahmen des Projektes, neue scheinbar natürliche Maßnahmen, welche die strukturellen Lücken füllen, vorhergesehen werden. Die Möglichkeit, diese Kategorien in Betracht zu ziehen, ist entscheidend in den Territorien, in denen die Verbauungs- und Aufsplitterungsprozesse bereits überhandgenommen haben.

Kürzlich wurde ein Konzept der “Anbindung” anerkannt und gefördert. Das Konzept der Wildtierkorridore, das nicht unbedingt eine funktionelle Wirksamkeit bietet, hängt ab von wesenseigenen Faktoren, wie Gebiet, Ausdehnung, Lage zu *Kerngebieten*, Umweltqualität und Umfeld sowie von äußeren Faktoren wie von umweltethischen Eigenschaften jener Arten ab, welche diese nutzen könnten.

Die Aufmerksamkeit richtet sich von den einzelnen Elementen des Territoriums auf die Organisation der *patterns* vom Typ *Restoration areas* im Verlauf des Landstrichs. Diese Gebiete können ökologische Vorgänge begünstigen, wenn isolierte, natürliche Komponenten verbunden werden und sie können mit der Zeit Populationen und Biozöosen aufrechterhalten.

Die “lokale”<sup>10</sup> Planaufstellung, die am ehesten dem Projekt der Ökonetzwerke entspricht, stimmt mit dem Planungslevel von Großräumen überein, der wiederum mit der territorialen Organisation für lokale Territorialsysteme nach PGT einhergeht. Daraus ergibt sich, dass das optimale Umfeld, in dem ein Ökonetzwerk genau geplant werden kann, von der Planungsstrategie von Großräumen abhängt.

Das regionale im PGT ermittelte Ökonetzwerk wird also als Bezugsquelle politischer Strategien, allgemeiner Planungen und im Großraumbereich dienen, welche dem Schutz der ökologischen Funktionalität des Territoriums sowie der Erstellung des Ökonetzwerkes des Großraumes dienen.

Der Aufbau des Ökonetzwerkes setzt sich aus einer Haupt- und einer Nebenkomponekte zusammen, welche sich durch unterschiedliche ökologische Funktionalität, Erhaltung, Schutz und Reichhaltigkeit der Biodiversität (Fauna und Flora) unterscheiden.

---

<sup>10</sup> APAT, Handbücher und Richtlinien 26/2003

Daraus ergibt sich die strategische Ermittlung des „Projektgefüge“ auf regionaler Ebene, wobei vorrangige Gebiete, bevorzugte territoriale Umfelder, auf dessen die Erstellung einen regionalen Ökonetzes vorgesehen sein sollte, hervorgehoben werden.

Das Projektgefüge ist Ergebnis sich überschneidender Informationen in den Themenkarten „Umweltkontinuität“, „Regionale Ökosystemlevel“ und „Wassereinzugsgebiete“.

Die vorrangigen, natürlichen Umgebungen, die vorrangigen Gefüge, das Ökowassernetzwerk bilden die Kernzonen, während die zentralen Bezugsgebiete (*core areas*), die Pufferzonen (*Buffer area*) und die „Stepping stones“, also die Fragmente vorrangiger Bedeutung der Natur, die zusammen die Hauptkomponente des regionalen Ökosystems bilden sollten.

Die durch das ökologische Berg- und das ökologische Landwirtschaftsgefüge ermittelten Gebiete wurden als Restitutionsgebiete (*Restoration areas*) angesehen, d.h. als Gebiete, in denen mit Renaturierungsprojekten, neuen scheinbar natürlichen Vorgängen einzugreifen ist, um die Aufsplitterung und die ökologischen Strukturverbindungen zwischen den *Core* und den *Stepping stones* Gebieten des Netzwerkes wieder herzustellen.

Diese Typologien ökologischer Verknüpfungen mit dem Projektgefüge bilden die Komponente zweiten Grades im regionalen Ökonetzwerk.

Die durch das Projektgefüge ermittelten Umfelder sind territoriale Umgebungen, in denen vorrangig Maßnahmen zum Ausgleich der Umwelt vorgenommen werden sollten.

Nach dem Prinzip der Nachhaltigkeit, laut Artikel 3 des D.Lgs. 52/2006, soll eine ausgewogene Nachhaltigkeit der Umformungsvorschläge für das Territorium eingeführt werden, die obwohl räumliche Gliederungen (ökologischer Aus- oder Abgleich) und zeitliche Gliederungen (ökologische Schuld) die Regeln und Mechanismen bestimmen, für die jede Umwandlung ein territoriales Gleichgewicht erfordert.

In der „Charta von Siracusa“, die während des Umwelt-G8 2009 unterschrieben wurde, erhält das Konzept „Ökosystemleistungen“ internationale Anerkennung, um daraufhin Bestandteil der nationalen Strategie für Biodiversität (Konferenz zwischen Staat und Regionen Oktober 2010) und der Neuen Strategie für Biodiversität der EU (Zielsetzung Nr. 2 – Mai 2011) zu werden.

Unter „Ökosystemleistungen“ oder allgemeiner Umweltleistungen werden jene Leistungen verstanden, die einige Territorien zugunsten anderer bieten und umgekehrt solche, die reduziert werden und daher eine Erneuerung oder Stärkung in anderen Teilen des Territorium benötigen.

Es ist typisch für eine infrastrukturelle Achse, dass sie bei ihrer Realisierung Boden und Funktionen eines „marginalen“ Territoriums zugunsten der Verbindung anderer „zentralen“, attraktiveren Territorien einnimmt.

Über Kompensation nachdenken, bedeutet das betroffene Gebiet zu erweitern und, nach Logik der LTS, die territorialen Funktionen neu zu skizzieren und zwar nicht nur durch eine einfache Berechnung der lokalen Umweltverluste sondern durch eine komplexere Wiederherstellung verschiedener natürlicher und anthropischer Funktionen innerhalb eines großräumigen Territoriums.

Denkt man über den Verlust natürlicher Werte nach, sind auch für nicht mit Geld wiedergutzumachende Identitäten Versuche wirtschaftlichen Ausgleichs die letzten Hypothesen und stellen dagegen eher primär eine Art „Leistungsaustausch“ dar, um eine Ressource des Gefüges zu erneuern.

Abgesehen sollte die Kompensation analoge Elemente so betreffen, dass der Restaurierungsvorgang der verlorenen Güter klarer ist als der Ersatz durch andere Güter. Es

handelt sich also um die Aussicht einer Neuplanung erbrachter Leistungen von und zwischen unterschiedlichen Territorien oder einer lokalen Vision innerhalb der LTS, um Platz für eine neue Funktion zu schaffen.

Sieht man die Gebiete des Projektgefüges als erhaltene Ökosystemleistungen an und somit als Austauschmöglichkeit, entsteht einerseits die Notwendigkeit ein ökologisches Gleichgewicht herzustellen (Kernstück der SUP) und andererseits die Bildung neuer Entwicklungsszenarien, die sich besser an die lokalen Territorialcharakteristiken anpassen.

Tatsächlich müssen jedes Mal, wenn territoriale Umwandlungen erfolgen, die durch der Konzept der ökologischen Kompensation mit dem Ziel einer Festigung des Ökonetzwerkes und durch Verhandlungsmechanismen einen Verlust von Boden bewirken, und nicht nur solche die der UVP (den Umweltprüfungsplänen, der SUP usw.) unterliegen, Ziele des territorialen Gleichgewichts definiert und genau angegeben werden. Sie sind zu verstehen als erhaltene Umweltleistungen im Sinne der Lokalisierung und Ausmaße der Bereiche des Projektgefüges, welche einer detaillierten Umweltplanung zu unterwerfen sind.

### **Beziehungen "Stadt-Land"**

Die Problem Stadt-Land, die grundsätzlich die klassische, komplexe Stadt der urbanen Verteilung<sup>11</sup> gegenüberstellt, führt zu einer deutlicheren Trennung unterschiedlicher Bodennutzung, wobei nicht nur freie Räume gefährdet werden, sondern auch hohe Sozialkosten für die Urbanisierung und Verkehrswege, ein Anstieg des Energieverbrauchs sowie Luftverschmutzung und Lärmbelästigung entstehen. Diese Probleme bedrohen allgemein die europäische Kultur und die entsprechenden Kapazitäten sowie die Errungenschaft sozialer und kultureller Integration, Toleranz und Verantwortung gegenüber den Allgemeingütern<sup>1213</sup>.

Ziel der urbanen Einschränkung durch das PGT ist eine Linie mit der Europäischen Raumentwicklung, in der die Bedeutung betont wird, dass die Mitgliedsstaaten und die regionalen Behörden das Konzept der „kompakten Stadt“ (Stadt geringer Ausdehnung) verfolgen müssten, um eine bessere Kontrolle über zukünftige urbane Verbreitung zu bekommen.

Dies schließt beispielsweise eine geringere Verbreitung innerhalb eines Rahmens gewissenhafter Lokalisationen und politischer Besiedlungen sowohl in den Randgebieten als auch in den Küstenregionen ein.<sup>1415</sup>

Der PGT will mit Schwerpunkt auf Pläne zu Großräumen die städtischen Mittel auf einen Ansatz der Kontrolle über die Entwicklung der Stadtgrenzen ausrichten.<sup>16</sup>

---

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

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

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

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

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

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

Im nationalen und Teilen des regionalen Territoriums sind die Randbereiche oft negativ belegt, während die Stadtkerne und kleinen Siedlungen der Hügellandschaft hochgelobt werden, die Randgebiete werden vernachlässigt und als Problemzonen angesehen; vor allem als Gebiet mit erhöhtem Risiko an Zersiedelung<sup>17</sup>. Eine Möglichkeit urbaner Eindämmung, welche der PGT fördern möchte, ist die Realisierung von Grüngürteln: Übergangszonen, die in den stark besiedelten Randgebieten beginnen und allmählich ländlicher werden, wobei dennoch die Bodennutzung sowie ein gemischter, ländlicher und städtischer, Einfluss deutlich bleiben, bevor sie in die intakteren Landgegenden<sup>18</sup> übergehen. Um die Dynamik der Stadtrandgebiete sowohl wirtschaftlich als auch in ihrer effektiven Entwicklung, die kritisch ist für die Vitalität der Städte, gegenüber zu stellen. Der Druck für die Entwicklung der Stadtränder reflektiert einen Vorteil aufgrund der peripheren Lokalisierungen in der Nähe der angebotenen Transportnetze. Außerdem haben die Umstände günstiger Grundstücke und hoher Mobilität aus den Randzonen Schlüsselemente für eine Reihe von Nutzungsmöglichkeiten sowohl für Unternehmen als auch für Freizeit gemacht, ebenso sind für den Handel untereinander kurze Autowege und große Parkplatzmöglichkeiten vorrangig. Ziel des PGT ist es nicht, das städtische Wachstum zu stoppen, sondern eine „kompakte Stadt“ zu schaffen, die Entwicklung auszurichten, diese Territorien so zu planen, zu skizzieren und zu verwalten, dass sie eine nachhaltige Entwicklung erfahren.

### **Grüngürtel**

Der PGT will in Folge einer neuen Gesetzesvorlage zum Stadtgrün<sup>19</sup>, dass sich folgende Schlüsselfaktoren ergeben: Stadtgärten, Dachgärten, Grüngürtel, einige Entwicklungsvorhaben in Großräumen wie:

*Stadtgärten:* Bevorzugt werden Pläne für die Förderung der „historischen Gärten“, also Grünflächen innerhalb des Gemeindegebietes, die gesetzlich vorgeschrieben sind und nach strengen Vorschriften kontrolliert werden, sowie Vorhaben, um die Entwicklung der Gartenanlagen der Bürger zu begünstigen, also kleine landwirtschaftliche Bereiche, die Privatunternehmen zur Kultivierung biologischer Lebensmittel zur Verfügung gestellt werden, welche sie innerhalb der Stadt weiterverkaufen können.

Private „Dachgärten“, um die Begrünung zu erhöhen und damit auch die CO<sub>2</sub>-Absorption und gleichzeitig die Nutzung von Heiz- und Kühlanlagen zu verringern, weil ein Dachgarten isolierende Wirkung hat und auch die Anlage eines Nutzgartens ermöglicht.

*Green Belts:* Die „Grüngürtel“ sind Baumreihen, die entlang der Verbindungsstraßen der Städte und Ortschaften gepflanzt werden, damit ein Teil des CO<sub>2</sub> absorbiert wird und sie entlang der Straßen Schatten spenden. Weiterer Punkt des PGT ist die wirtschaftliche Nutzung des Landes als Wald mit energetischer Holznutzung. Dazu sollen flächige Wälder oder lokale landwirtschaftliche Lebensmittelproduktionen zum „Null-Kilometer-Tarif“ angelegt werden. Eine Möglichkeit, die bereits in der Planung und den politisch-administrativen Entscheidungen nicht außer Acht gelassen werden sollte.

Um einem zersiedelten und nicht durchgängigem Umweltsystem entgegen zu wirken, zielt der PGT auf die Planung eines Netzwerkes von Grünflächen und Parks, das sich wie Inseln eines Archipels zusammensetzt.

*Abb.5: Schema von Grüngürteln*

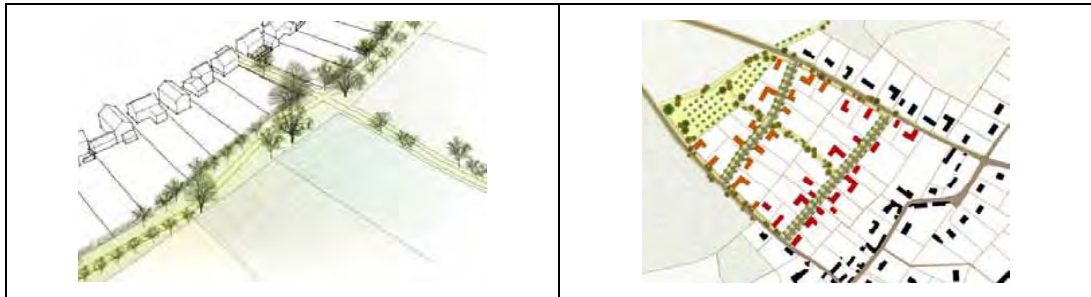
---

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

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

<sup>19</sup> Gesetzesentwurf Richtlinien für die Entwicklung der städtischen Grünflächen - N. 2472-B Am 28. März 2012 vom Senat genehmigt.





Quelle: Landschafts- und Umweltkarte der CAPE

Die Verbindungen zwischen Park und öffentlichem Grün stellen sich ungeordnet und ohne erkennbare Hierarchie dar, Ergebnis einer Politik, die zur Ausdehnung der Stadt ohne zweckmäßige Skizzierung und ohne Fähigkeit ein geordnetes Verbindungssystem zu bilden geführt hat.

In der Vergangenheit fehlte es an Umweltwissen. Heute ist zunehmende Umweltqualität gefragt, sowohl im Bereich der Mobilität als auch im Freizeitbereich und damit erwächst eine Nachfrage an qualifizierten Räumen für die Fortbewegung und mit Freizeitfunktion.

Die typischen Phänomene der Verstädterung und der großflächigen Betonierung heutiger Gesellschaften haben zu einer Reduzierung von Grünflächen und mangelnder ökologischer, funktioneller Verbindungen und Wahrnehmungen zwischen dem System Park<sup>20</sup> und öffentlichen Grünflächen<sup>21</sup> geführt.

Das Thema des Ökonetzwerkes im großen Stil muss auf lokale Ebene übertragen werden mittels der Planung lokaler Netzwerke, die auch die Städte, vor allem größere Stadtzentren, durchdringen. Das Thema der *Grüngürtel* ist auf lokaler Ebene aktueller und dringender und daher ist es notwendig, an eine Integration zwischen dem Ökonetzwerk von Großräumen und den lokalen Grüngürteln zu denken.

Der PGT fördert die Forschung "Grün als System": es ist notwendig Grünflächen als Stadtsystem zu planen, in Bezug auf ihre Ausdehnung, ihre räumliche Anordnung, auf die Besitzverhältnisse (öffentlich und privat), auf ihre Funktion (z.B. Baumbestände, Straßenbepflanzung, Sportanlagen, Kinderspielplätze usw.). Es handelt sich mit anderen Worten darum, in der Planung die Vision „greenways“ einzubringen und dabei Aufmerksamkeit auf die Verbindungen zwischen Parks, Stadtgrün und außerstädtischen Grünflächen legen, so dass das ganze System als einheitliches und geordnetes System von Grünflächen angelegt und genutzt werden kann.

<sup>20</sup> *Park*: Gebiet, in dem spezielle Schutzregeln gelten, um die natürlichen Werte aufrecht zu halten, sowohl im Sinne einfacher Erhaltung als auch in dynamischer Weise, im Falle gleichzeitigen Vorkommens touristischer und sozial-wirtschaftlicher Faktoren oder Besiedlung.

<sup>21</sup> *Öffentliche Grünflächen*: Öffentliche Zonen, die keiner Bebauung ausgesetzt sind, sondern dem Gemeinnutzen dienen, Sie können sich überall befinden und haben eine Ausdehnung im Bezug auf die Bevölkerungsdichte in diesem Gebiet. Zur Anpassung an diesen Zweck unterliegen betroffene Bereiche den Enteignungsverfahren.

## **8.4. Projekt für die Entwicklung von Produktionsbetrieben (Industriegebiete und -bezirke, Energie, Hafenanlagen)**

### **8.4.1. Kontext**

Die beträchtliche Verbreitung von Gewerbe- und Industriegebieten in Friaul-Julisch Venetien verweist auf ein Produktionsentwicklungsmodell, das – vor allem im größten Teil der Ebenen- und Hügellandkommunen – durch eine extensive Flächennutzung gekennzeichnet ist.

Diese Situation ergibt sich aus der spontanen Entwicklung einer Vielzahl von Kleinunternehmen, die durch ihre Spezialisierung auf traditionelle Produktionssektoren und ihre territoriale Konzentration das regionale Organisationssystem nachgebildet haben, durch das sich alle Regionen im italienischen Nordosten auszeichnen.

Im Unterschied zu vielen dieser Gebiete besteht das „friaulische Modell“ jedoch hauptsächlich in von diffuser Ökonomie gekennzeichneten Zonen, in denen es nicht gelungen ist, all jene übergreifenden Dienstleistungen zu entwickeln, die ein qualitatives Wachstum der Kleinunternehmen sicherstellen können.

Die Schwächen dieses Modells bestehen insbesondere in der Konzentration von Gewerbebetrieben an den Hauptverkehrsadern, in der Existenz von Gewerbe- bzw. Industriegebieten mit einem niedrigen Nutzungsgrad und der mangelnden Kompatibilität zwischen den Produktionsstätten und den Wohngebieten.

Um diese Schwierigkeiten zu bewältigen, ist es erforderlich, einen Prozess der Entwicklung der regionalen Wirtschaft in Gang zu setzen, durch den die Integration der Gewerbeniederlassungen in ihre jeweiligen territorialen Zusammenhänge gefördert wird, um so die Aggregation und Spezialisierung von Unternehmen zu erleichtern, die entlang derselben Wertschöpfungskette arbeiten, und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen.

Im Sinne der Verbesserung der Performance des Produktionssystems ist es von grundlegender Bedeutung, dass diese Aggregationen von Betrieben und Einrichtungen in die Lage versetzt werden, die ihnen zur Verfügung stehenden gebietlichen Ressourcen in bestmöglicher Weise zu nutzen, um auf diese Weise auch mittels der ‚Lokomotivenwirkung‘ der Großunternehmen vor Ort eine Erhöhung der Produktivität und der innovativen Prozesse zu bewirken.

Die im Hinblick auf das Ziel eines strukturierten Wachstums der Wettbewerbsfähigkeit des regionalen Wirtschaftssystems vorrangigen operativen Maßnahmen zielen auf die Stärkung desselben durch übergreifende Maßnahmen ab, die mittels eines gemeinschaftlichen, mit den beteiligten wirtschaftlichen Akteuren vereinbarten Handelns die Grundlagen für eine dauerhafte, auf *Cluster*-Systemen basierende Entwicklung schaffen.

Sie dienen insbesondere dazu:

- die Qualität der Produktion zum Zweck der Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der traditionellen Bezirke zu verbessern;
- die bestehenden Bezirke mittels vordringlicher Maßnahmen zu stärken, die auf die Verstärkung der Interaktionen zwischen den Unternehmen – und zwar auch in intersektorieller Hinsicht – abzielen, um auf diese Weise eine Konsolidierung der Produktionsketten zu bewirken;

- in aufstrebende *Cluster* zu investieren, die sich durch Assets und Kompetenzen auszeichnen, die so beschaffen sind, dass sie beträchtliche zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten bieten;
- hervorragende *Cluster* in den technologisch innovativsten Sektoren zu schaffen, die in der Lage sind, Investitionen und Humankapital aus dem Ausland anzuziehen;
- mittels des Ausbaus der materiellen und immateriellen Infrastruktur des Zugangs zur Region und der intermodalen Knotenpunkte sowie der Erschließung der von den vorhandenen Operatoren entwickelten Kompetenzen ein integriertes Logistiksystem zu entwickeln, das in der Lage ist, auf nationaler und europäischer Ebene erstrangige Bedeutung zu erlangen.

Bezüglich dieser strategischen Maßnahmen verweist das POR-FESR auf die Notwendigkeit einer Reihe übergreifender, auf die Stärkung des gesamten regionalen Wirtschaftssystems abzielender Maßnahmen, die dessen dauerhafte Entwicklung auf der Basis der *Cluster* gewährleisten sollen. Diese Maßnahmen zielen hauptsächlich darauf ab:

- die Innovationskapazitäten der kleinen und mittleren Unternehmen der Region zu fördern;
- die Telekommunikationsinfrastrukturen in einer Weise auszubauen, dass sie den Unternehmen vor allem in den Industriebezirken angemessene Zugangskapazitäten zu Computernetzen gewähren und ihnen – auch im Bereich von Fremdenverkehrsangeboten – die Möglichkeit der Entwicklung fortgeschrittener Informatikdienstleistungen bieten;
- die Verbindungen zwischen synergetischen *Clustern* (z. B. Möbel/Stuhl-Industrie, Tourismus/Agrar- und Ernährungssektor, Biotechnologien/medizinische Geräte/Gesundheitsdienst) zu verstärken;
- die Attraktivität der Region durch den Schutz und die Aufwertung der Umweltressourcen im Rahmen einer Logik der nachhaltigen ökonomischen Entwicklung zu erhöhen, bei der die Lebensqualität eine erstrangige Rolle spielt;
- den Energieverbrauch und die Energiekosten mit Hilfe von Maßnahmen zu verringern, die auf die Erhöhung der Effizienz und auf die Ausweitung der Erzeugung und der Nutzung erneuerbarer Energien abzielen;
- mittels wirtschaftlicher und sozialer Förderungsmaßnahmen in den benachteiligten Berg- und Lagunengebieten die interne Kohäsion und ein ausgewogenes regionales Wachstum zu fördern.

#### **8.4.2. Ziele**

Auf der Grundlage der allgemeinen Zielsetzungen und der Planungsmaßnahmen der Region und in Übereinstimmung mit den sich aus der europäischen Raumentwicklungspolitik ergebenden Nachhaltigkeitskriterien gibt der PGT [Piano di governo del territorio, „Gebietsverwaltungsplan“] als Priorität die Notwendigkeit vor, die Streuung industrieller Standorte zu vermeiden, indem auf die Bildung ökonomischer Agglomerationsstrukturen gesetzt wird, die eine Optimierung der Produktionszeiten und -kosten und infolgedessen wirtschaftliche Einsparungen für die einzelnen Unternehmen ermöglichen und dabei die Belegung des Bodens gering halten und der Konkurrenz zwischen den Planungsgebieten und den lokalen Produktionsstandorten entgegenwirken.

Die (in Kontinuität mit den Zielen des PURG [piano urbanistico regionale generale, „Regionaler Stadtentwicklungsplan“], die bereits in diese Richtung wiesen, bestehende) Hauptzielsetzung der Strategiepoltik des PGT hinsichtlich des Wirtschaftssystems besteht also in der Förderung der Neuordnung des Bestehenden mit Blick auf die Überwindung der

das Gebiet der Region kennzeichnenden geographischen Verstreutheit der Produktionsgebiete auf kommunaler Ebene.

Die mit der gegenwärtigen Wirtschaftskrise verbundenen Schwierigkeiten machen in der Tat eine Neuorientierung der Entwicklungspolitik gemäß einer qualitativen Logik erforderlich, die Wachstumsprozesse fördert, in deren Rahmen der Verbrauch von Ressourcen zum Zweck des Schutzes des beträchtlichen Umwelterbes der Region gering gehalten wird.

Selbstverständlich besteht das Ziel des PGT und der sonstigen Strukturpolitik der Region nicht in der Behinderung des Wachstums der regionalen Wirtschaft, sondern im Gegenteil darin, den Unternehmen diejenigen räumlichen und Umweltbedingungen anzubieten, die für die Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit am besten geeignet sind.

Um dieses Ziel zu erreichen ist es erforderlich, neue Arten der relokalisierenden Aggregation von Unternehmen in Form von (sowohl bestehenden als auch künftig zu bestimmenden) *Clustern* zu erleichtern und lukrativ zu machen, so dass Entwicklungsprozesse geschaffen werden, in deren Rahmen der Aufwertung der örtlichen Ressourcen eine große Bedeutung zukommt.

Zugleich sind die Entwicklung und die Effizienz der Bezirke und der Aggregationen sicherzustellen, die der Verwaltung durch die Industrieentwicklungskonsortien unterliegen, und zwar auch indem Anreize für die Verbreitung von Umweltmanagementzertifizierungen für Unternehmen und Gebiete geschaffen werden.

Wesentlich für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des regionalen Produktionssektors ist es darüber hinaus, dem System von Unternehmen die Möglichkeit einer ökonomisch wettbewerbsfähigen und vorzugsweise aus erneuerbaren Energiequellen stammenden Energieversorgung zu sichern.

Zur genauen und effizienten Ausrichtung der Maßnahmen bestimmt der PGT die Produktionssysteme regionalen Rangs, die für die Wirtschaft von Friaul-Julisch Venetien von strategischer Bedeutung sind und ein Erbe darstellen, das zu schützen und im Hinblick auf die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Wirtschaft weiterzuentwickeln ist.

Der jeweilige Rang der Cluster und der Gewerbezentren ist gemäß der folgenden Typologie definiert:

#### **Primäre Cluster und Gewerbezentren**

Dies sind die Bezirke, die Konsortien, die Förderungs- und Koordinierungssitze der lokalen Wirtschaftspolitikinitiativen und die Industrie- und Handwerksgebiete von regionaler Bedeutung, die im Rahmen der in den Kommunen Maniago, Portenau, San Vito al Tagliamento, Spengenberg, San Giorgio di Nogaro, Östrich, Gemona del Friuli, Tolmein, Amaro, Villa Santina, Udine, Görz, Monfalcone und Triest geltenden Raumplanungsinstrumente als D1-Zonen anerkannt sind. In diesen Gebieten, die aufgrund ihrer Infrastrukturausstattung und des qualifizierten Dienstleistungsangebots eine zentrale Rolle für die Entwicklung der Wirtschaft spielen, fördert der PGT die Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit mittels Verbreitung von Forschungs- und Innovationstätigkeiten.

- Regionale Cluster des be- und verarbeitenden Gewerbes:
  - Möbelherstellungsbezirk;
  - Komponentenherstellungs- und Thermoelektromechanik-Bezirk
- Regionale Industrieballungsgebiete:

Dies sind die bereits in den Raumplanungsinstrumenten der Region vorgesehenen großen und mittelgroßen Produktionsballungsgebiete, hinsichtlich derer als Ziele die Konsolidierung

der Dienstleistungsverwaltung und die Anpassung an die Standards der ökologischen Nachhaltigkeit verfolgt werden.

- Konsortium für die industrielle Entwicklung der Kommune Monfalcone
- Konsortium für die industrielle Entwicklung des Gebiets Ausa-Corno
- Konsortium für Konsortium für den Industriekomplex der Provinz von Pordenone;
- Konsortium für die industrielle und soziale Entwicklung des Gebiets Spilimbergo;
- Konsortium für die Entwicklung der Industrie und des Handwerks von Görz
- Konsortium für das industrielle Entwicklungsgebiet Ponte Rosso
- Konsortium für die industrielle Entwicklung von Mittelfriaul
- Konsortium für die industrielle Entwicklung Tolmeins
- Konsortium für die industrielle und wirtschaftliche Entwicklung des Gebiets am Fuß der Oberfriaulischen Gebirgskette
- Körperschaft Industriegebiet Triest

### **Cluster SPR1**

Auf aufstrebende Branchen spezialisierte Gewerbeagglomerationen, in denen besondere Kompetenzen vorhanden sind, die in der Lage sind, ein beträchtliches ökonomisches Entwicklungspotential zu gewährleisten:

- Cluster mit ausgeprägter Technologiezentrierung:
  - Bezirk der digitalen Technologien
  - Werft- und Bootsbau-Technologiebezirk
- Auf Rohstoffen und Agrarerzeugnissen und Nahrungsmitteln basierende Cluster:
  - Agrarerzeugnis- und Nahrungsmittelbezirk San Daniele
  - Agrarerzeugnis- und Nahrungsmittelproduktionskette der Bassa Friulana
  - Holzverarbeitungskette im Berggebiet
  - Kaffeebezirk Triest

### **Erstklassige Cluster**

Dies sind die um wissenschaftliche Forschungszentren, Technologieparks und Universitäten herum angesiedelten besonders innovativen Unternehmensagglomerationen:

- Technologiezentrum Andrea Galvani in Portenau
- Wissenschafts- und Technologiepark Luigi Danieli in Udine
- Wissenschafts- und Technologiepark AREA Science Park in Triest
- Konsortium für molekulare Biomedizin (C.B.M.) in Triest
- Zentrum für innovative Technologie (C.I.T.) in Amaro
- Technologiezentrum in Görz

### **Cluster in entwickelten Gewerbesektoren**

Gewerbeagglomerationen, die Erneuerungsmaßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit bedürfen, obwohl sie eine identitäre Funktion haben:

- Stuhlbezirk
- Messerbezirk
- Piasentina-Stein-Konsortium

Wie im Rahmen der geltenden kommunalen Raumplanungsinstrumente definiert, sind die Gewerbegebiete außerhalb der angegebenen Bereiche als Systeme lokalen Rangs definiert.

Der PGT benennt auf der Grundlage der angegebenen Klassifizierung einige *Gewbecluster*, die für die Entwicklung der Region vorrangig sind, und schafft

Vorzugsverfahren für die Ansiedlung von Spitzentechnologiebetrieben und für die Unterstützung von Betrieben, die beabsichtigen, den Innovationsgrad innerhalb der durch die regionalen Gesetze begründeten Wissenschafts- und Technologieparks zu erhöhen.

Hinsichtlich des Ziels der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Wirtschaft sieht der Plan darüber hinaus Maßnahmen, die auf die Förderung der Gewerbespezialisierung abzielen, sowie Maßnahmen zur Integration der Produktionsstätten in deren Umgebung vor, deren Zielsetzung in der Erschließung der vorhandenen Ressourcen unter dem Aspekt ihrer Umweltverträglichkeit besteht.

Zusammenfassend lassen sich die im Rahmen des PGT verfolgten allgemeinen Ziele hinsichtlich der Unterstützung gewerblicher Tätigkeiten in folgender Weise formulieren:

- Bereitstellung eines angemessenen Standortangebots für Unternehmen ohne Erhöhung der Belegung des Grund und Bodens:
  - durch Förderung der Neuordnung und Sanierung von Flächen, die bereits gewerblichen Tätigkeiten gewidmet sind bzw. aufgegeben wurden, mittels Erneuerungsmaßnahmen, durch die die Erreichung hoher urbanistischer und Umweltstandards gewährleistet werden kann;
  - durch Anreize für die Bildung von Agglomerationsökonomien und Technologie- und Wissenschaftsparks sowie durch die Behinderung der Zerstreuung der industriellen Tätigkeiten
  - durch die Erreichung einer gebietlichen Konzentration und Qualifizierung der neuen Industrie- und Logistikgebiete auf Grund von Energienachhaltigkeits- und Landschaftsverträglichkeitskriterien in einer Weise, dass der für die einzelnen Produktionsphasen betriebene Zeit- und Kostenaufwand minimiert werden und damit wirtschaftliche Vorteile für die einzelnen Unternehmen erzielt werden können;
- Gewährleistung der Entwicklung und der Effizienz der Bezirke und der Industrieentwicklungskonsortien, und zwar auch indem Anreize für die Verbreitung von Umweltmanagement- und *Umweltbetriebsprüfungszertifizierungen* für die betreffenden Unternehmen und Gebiete geschaffen werden;
- Genehmigungen industrieller Niederlassungen in ökologisch und landschaftlich relevanten Gebieten nur für jene Tätigkeiten, die unter Einhaltung der Naturschutzgrundsätze der EU-Richtlinien in die bestehende Umgebung integrierbar sind;
- Förderung der Umsiedlung industrieller Anlagen mit hohem Unfall- und Umweltverschmutzungsrisiko bzw. solcher Anlagen, die eine hohe Umwelt- und Landschaftsunverträglichkeit aufweisen;
- Förderung der Spezialisierung und der Komplementarität der verschiedenen Territorialsysteme zur Verstärkung der Kooperation und damit der Wettbewerbsfähigkeit;
- Begünstigung der Verlagerung von Gewerbegebieten, die sich innerhalb geschlossener Ortschaften befinden oder geographisch verstreut gelegen sind – und zwar insbesondere der Gebiete, die von geringer Größe sind und mit den gefestigten lokalen Traditionen im Kontrast stehen – in geeignete (d. h. unter dem Gesichtspunkt der Produkt- oder der Wertschöpfungskettenart ähnliche) und unter Umweltschutzgesichtspunkten angemessene Gebiete;
- im Fall der Beantragung neuer Industriegebiete und damit verbundener neuer Infrastrukturmaßnahmen Bevorzugung von Gebieten, die sich in ihrer Politik und in ihren Maßnahmen durch die Stärkung von fortschrittlichen, auf die Förderung des

Wachstums der Unternehmen ausgerichteten Dienstleistungszentren und -netzwerken auszeichnen;

- Einführung von Auswahlkriterien, durch die die Zuweisung verfügbarer Flächen an Unternehmen mit geringerer Umweltbelastung, geringerem Energieverbrauch und höherem Technologieanteil begünstigt wird, in Gebieten mit höherer Industriedichte und -konzentration;
- Verbesserung der Organisation der Logistik- und Kommunikationsinfrastrukturen, um den Unternehmen eine Senkung der Kosten zu ermöglichen, die mit dem Gütertransport verbunden sind;
- Umwidmung seit längerer Zeit ungenutzter Industrieflächen in andere Nutzungsarten;
- Planung und Anlegung angemessener Einrichtungen für die Sammlung und die Behandlung industrieller Abfälle innerhalb der Gewerbegebiete zur Erleichterung der Einhaltung der Umweltnormen;

### **8.4.3. Maßnahmen**

Das Gebietsprojekt sieht ein zielgerichtetes Engagement der Region für die Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit von Gewerbesystemen regionalen Rangs in Form von Maßnahmen der Koordinierung von Großraumplanungsinstrumenten vor, die verschiedene Produktionscluster betreffen.

Die Tätigkeit der Region wird darüber hinaus in Übereinstimmung mit den Vorgaben der Planungsinstrumente der Körperschaften und Konsortien der Industrie und den Zielen des PGT durchgeführt werden und darauf abzielen, die gebietsbezogenen Maßnahmen in den Gewerbesystemen regionalen Ranges mit der nachhaltigen Entwicklung der Logistik- und Hafeninfrastuktur und der Energienetze zu ergänzen.

Zu diesen Maßnahmen wird insbesondere die Bildung einer regionalen Gebietsbeobachtungsstelle zur Koordinierung der Politik für die nachhaltige Entwicklung der Gewerbesysteme, des Energie- und des Logistiknetzes und zur Überwachung der Erreichung der im PGT festgesetzten Ziele gehören.

Der PGT weist somit über die Bestimmung der *Cluster* regionalen Rangs und die Bildung der besagten regionalen Gebietsbeobachtungsstelle hinaus auch die Einzelheiten aus, die im Rahmen der Großraumplanungsinstrumente ausgearbeitet werden müssen, um zur Erreichung der vorgegebenen Ziele beizutragen.

Die Maßnahmen, denen die Großraumplanungsinstrumente Rechnung tragen müssen, bestehen in erster Linie in der Fertigstellung und in der Sanierung der bestehenden Gewerbegebiete, und dies hat durch Bereitstellung von Regelungen zu erfolgen, durch die die Belange des Umweltschutzes und der Landschaftspflege gesichert werden.

Der Nutzungsgrad und damit das Aufnahmevermögen, der Grad der Eingliederung in die Infrastrukturnetze und die Nachhaltigkeit des Standortkomplexes angesichts des vorgegebenen städtebaulichen und ökologischen Rahmens bilden den Bezugspunkt und die Voraussetzung der Maßnahmen der Region zur Entwicklung des Gewerbesystems.

Unter dem Blickwinkel der Wettbewerbsfähigkeit der *Cluster* regionalen Rangs muss im Rahmen der Planungsinstrumente Folgendes vorgesehen werden:

- die Eingliederung von die Funktion der Produktion ergänzenden Funktionen (Forschung und Entwicklung, Dienstleistungen für Unternehmen und Personen, tertiäre und Ausstellungsaktivitäten);
- die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der infrastrukturellen Verbindungen zu den im jeweiligen Einzelfall bestimmten Zulieferbetrieben sowie

- zur Neuordnung des Straßennetzes durch für die Anbindung der Siedlungen geeignete Infrastrukturen;
- die Ausweisung angemessener Flächen für technische Anlagen zur Energieerzeugung und für die Sammlung und Wiederverwertung der im Produktionszyklus eingesetzten Ressourcen in Übereinstimmung mit den Planungsvorgaben für den jeweiligen Sektor;
  - die Ausweisung von Bauflächen, die für die Umsiedlung von Gewerbetätigkeiten zu reservieren sind, die in dafür ungeeigneten Wohngebieten oder in Zonen angesiedelt sind, die unter dem Gesichtspunkt der Landschaftspflege und des Umweltschutzes nicht dafür geeignet sind.

Die Hauptmaßnahmen müssen namentlich darauf abzielen,

- Anreize für die Verlagerung wirtschaftlicher Tätigkeiten, die über das Gebiet verstreut sind, in, was die Art des Produktes oder der Wertschöpfungskette betrifft, einheitliche und mit angemessenen Einrichtungen und Dienstleistungen versorgte Gebiete zu bieten;
- das bestehende, in Ausführung befindliche oder im regionalen Infrastrukturplan vorgesehene Straßennetz umzugestalten, jedoch allein durch Vorschläge von begrenzten Maßnahmen, die den *Clustern* regionalen Rangs dienen;
- die in Synergie mit und zur Unterstützung der transnationalen intermodalen Logistikplattform zu entwickelnden Gewerbeflächen festzulegen;
- in den Industrie- und Gewerbezentren energieeffiziente Gewerbeagglomerationen zu begünstigen, Energieversorgungsnetzverbindungen auszubauen und dabei landschaftspflegerische und ökologische Gebietsintegrationsprojekte durchzuführen;
- das Gebiet und insbesondere das System der Gewerbegebiete mit den Instrumenten der Großraumplanung neu zu ordnen, in deren Rahmen die zu bestätigenden, die zu erweiternden und die in andere Nutzungsarten umzuwidmenden bestehenden Zonen auszuweisen sind. Die bei der Neuordnung der Gewerbegebiete zu verfolgenden Zielsetzungen sind:
  - Anordnung nach STL in einer Weise, dass die Dienstleistungen rationalisiert werden und die Bedürfnisse der verschiedenen Kommunen, die das Großraumsystem bilden, erfüllt werden;
  - Anordnung in Bereichen, die mit angemessenen Infrastrukturen für den Zugang zu und die Verbindung mit dem Straßen- und Informatiknetz ausgestattet sind und möglichst an bereits gewerblichen Tätigkeiten gewidmeten Zonen angrenzen, und zwar unter Bereitstellung öffentlicher Verkehrsdienstleistungen auf STL-Ebene für die Anbindung der neuralgischen Punkte des Unternehmenssystems;
  - Bestimmung der Modalitäten der Wiederinstandsetzung und der erneuten Nutzung der aufgegebenen Industrieflächen in einer Weise, dass ein Beitrag zur qualitativen Aufwertung des betreffenden Gebiets geleistet wird;
  - Bestimmung des Umfangs der neuen Maßnahmen auf der Grundlage des auf der STL-Ebene festgestellten Bedarfs und des Nutzungsgrads der bestehenden Industriegebiete;
  - Förderung der Nachhaltigkeit der neuen Regelungen im Hinblick auf das Siedlungs- und städtebauliche Umfeld, auf die ökologischen Auswirkungen, auf die Kompatibilität mit landschaftspflegerischen Gesichtspunkten, auf den Grad der Zugänglichkeit und auf die Anschlüsse an das Verkehrsnetz;
  - Angabe der Höchstschwel­len der Versiegelung der Böden und der entsprechenden Maßnahmen zur Abschwächung der Folgen für die Umwelt;



- Anreize für die Schaffung von Aktivitäten, die die Produktion von Energie aus erneuerbaren Quellen und Prozesse, die Schadstoffemissionen zu reduzieren.

## 9. Nachtrag

Tab. A.1: Gesammelte Indikatoren für die Gebietsanalyse, unterteilt nach Themen und Unterkategorien M2

Thema	Klasse	Kennzahl	Quelle	Gebietseinheit	Maßeinheit	Bezugszeitraum
Soziokulturalität	Altersaufbau	Fläche	ISTAT	Gemeinde	Km <sup>2</sup>	2010
		Wohnbevölkerung	DEMO ISTAT	Gemeinde	Anz.	2010
		Wohndichte	DEMO ISTAT	Gemeinde	Einwohner/km <sup>2</sup>	2010
		Ausländische Bevölkerung	DEMO ISTAT	Gemeinde	% auf die Ansässigen	2010
		Ansässige Familien	DEMO ISTAT	Gemeinde	Anz.	2010
		Altersindex	DEMO ISTAT	Gemeinde	Bev. >65 / Bev. <14	2010
		Natürliche Wachstumsrate	DEMO ISTAT	Gemeinde	Unterschied zwischen natürlicher Wachstumsrate und Sterblichkeitsrate	2010
		Abhängigkeitskoeffizient insgesamt	DEMO ISTAT	Gemeinde	Nicht aktive Bev. / aktive Bev.	2010
		Lebenserwartung bei der Geburt	DEMO ISTAT	Mittelwert Provinzangabe	Jahre	2008
		Beschäftigungsrate	ISTAT	Mittelwert Provinzangabe	Beschäftigte / Bevölkerung	2009
	Arbeitslosenrate	ISTAT	Mittelwert Provinzangabe	Arbeitsuchende / Arbeitskraft	2009	
	Weibl. Beschäftigungsrate	ISTAT	Mittelwert Provinzangabe	Weibl. Beschäftigte / Weibl. Bevölkerung	2009	
	Zusammenschlüsse	Berggemeinden	RAFGV Lokale Autonomien	Gemeinde	Ja/Nein	2011
		Interkommunale Vereine	RAFGV Lokale Autonomien	Gemeinde	Ja/Nein	2011
		Gemeindeverbände	RAFGV Lokale Autonomien	Gemeinde	Ja/Nein	2011
		Gemeindekonsortien	RAFGV Lokale Autonomien	Gemeinde	Ja/Nein	2011
		ATO	RAFGV Lokale Autonomien	Gemeinde	Ja/Nein	2011
		ATER	RAFGV Lokale Autonomien	Gemeinde	Ja/Nein	2011
	Gesundheitswesen	Öffentliche Krankenanstalten	Atlas der Gesundheitsdienstleistungen 2011	Gemeinde Stand. / ASL	Anz. und Betten	2010
		Private Krankenanstalten	Atlas der Gesundheitsdienstleistungen 2011	Gemeinde Stand. / ASL	Anz. und Betten	2010
		Apotheken	ASL	Gemeinde	Anz.	2010
		RSA	Atlas der Gesundheitsdienstleistungen 2011	Gemeinde	Anz. und Betten	2010
		Tages-Zentren	Atlas der Gesundheitsdienstleistungen 2011	Gemeinde	Anz.	2010
		Seniorenresidenzen	Atlas der Gesundheitsdienstleistungen 2011	Gemeinde	Anz.	2010
		Ärztlicher Bereitschaftsdienst (ehem. ärztl. Notdienst)	Atlas der Gesundheitsdienstleistungen 2011	Gemeinde	Anz.	2010
		Allgemeinmediziner	Atlas der Gesundheitsdienstleistungen 2011	Mittelwert Angabe je ASL	Anz.	2009
		Häusliche Krankenpflege	Region in Zahlen 2011, Regionales Informationssystem des Gesundheitswesens	Mittelwert Angabe je ASL	Deckung %	2010
		Häusliche Rehapflege	Region in Zahlen 2011, Regionales Informationssystem des Gesundheitswesens	Mittelwert Angabe je ASL	Deckung %	2010
		Screening für die frühzeitige Erkennung von Brustkrebs	Region in Zahlen 2011, Regionales Informationssystem des Gesundheitswesens	Mittelwert Angabe je ASL	Deckung % der objektiven Bevölkerung	2010
		Screening für die frühzeitige Erkennung von Gebärmutterhalskrebs	Region in Zahlen 2011, Regionales Informationssystem des Gesundheitswesens	Mittelwert Angabe je ASL	Deckung % der objektiven Bevölkerung	2010
	Chancengleichheit	Berater	Gesundheitsministerium	Gemeinde	Anz.	2011
		Bürgermeisterinnen	Gemeinden	Gemeinde	%	2011
		Stadträtinnen	Gemeinden	Gemeinde	%	2011
		Ratsfrauen	Gemeinden	Gemeinde	%	2011
	Politische Beteiligung	Freiwilligenorganisationen	Verzeichnis solidarischer RAFGV	Gemeinde	Anz.	2011
		Organisationen zur Förderung des Gemeinwesens	Verzeichnis solidarischer RAFGV	Gemeinde	Anz.	2011
		Wahlbeteiligung 13.04.2008	Innenministerium	Gemeinde	% Durchschnitt mit Wahlrecht der Kammer und des Senats	2008
	Stadtservices	Post	Poste S.P.A.	Gemeinde	Anz.	2011
		Bankschalter	ABI	Gemeinde	Anz.	2011
	Anleitung	Lernkreis	Regionale Schulbehörde FVG	Gemeinde	Anz.	a.s. 2010/2011
		Gesamtschulzentrum	Regionale Schulbehörde FVG	Gemeinde	Anz.	a.s. 2010/2011
		Sekundarstufe I	Regionale Schulbehörde FVG	Gemeinde	Anz.	a.s. 2010/2011
		Sekundarstufe II	Regionale Schulbehörde FVG	Gemeinde	Anz.	a.s. 2010/2011
		Schüler insgesamt	Regionale Schulbehörde FVG	Gemeinde	Anz.	a.s. 2010/2011
		Schüler der Vorschule	Regionale Schulbehörde FVG	Gemeinde	Anz.	a.s. 2010/2011
		Schüler der Grundschule	Regionale Schulbehörde FVG	Gemeinde	Anz.	a.s. 2010/2011
		Schüler der SEKUNDARSTUFE 1	Regionale Schulbehörde FVG	Gemeinde	Anz.	a.s. 2010/2011
Universität und Forschung	Schüler der SEKUNDARSTUFE 2	Regionale Schulbehörde FVG	Gemeinde	Anz.	a.s. 2010/2011	
	Universitätsstandorte	MIUR	Gemeinde Universitätsstandort	Ja/Nein	a.a. 2009/2010	
	Fakultät	MIUR	Gemeinde Universitätsstandort	Anz.	a.a. 2009/2010	
	Eingeschriebene FVG	MIUR	Gemeinde Universitätsstandort	Anz.	a.a. 2009/2010	
Eingeschriebene andere Regionen	MIUR	Gemeinde Universitätsstandort	Anz.	a.a. 2009/2010		

		Eingeschriebene Ausländer	MIUR	Gemeinde Universitätsstandort	Anz.	a.a. 2009/2010
		Technologische, historische und kulturelle Kompetenzzentren	RAFGV Bildung, Universität, Forschung	Gemeinde	Anz.	2011
		Forschungsinstitute	Regionalausschuss Forschungseinrichtungen	Gemeinde	Anz.	2011
Kultur und Freizeit		Bibliotheken	Zentralinstitut für den Einheitskatalog italienischer Bibliotheken - ICCU	Gemeinde	Anz.	2011
		Theater	ERT FVG	Gemeinde	Anz.	2011
		Staatsarchive	Oberintendatur der Archive	Gemeinde	Ja/Nein	2011
		Museen	Museen FVG	Gemeinde	Anz.	2011
		Schlösser	Konsortiums für den Schutz der historischen Schlösser des Friaul-Julisch Venetien	Gemeinde	Anz.	2011
		Kino	Lokalpresse	Gemeinde	Anz.	2011
		Sportanlagen	RAFGV Sport	Gemeinde	Anz.	2011
		Skiabfahrtsanlagen	RAFGV Tourismus	Gemeinde	km	2011
		Badeanlagen	RAFGV Tourismus	Gemeinde	Anz.	2011
Historisch-sprachliche Identität		Vorkommen von Einwohnern mit slowenischer Sprache	RAFGV Regionalsprachengemeinschaft	Gemeinde	Ja/Nein	2010
		Vorkommen von Einwohnern mit deutscher Sprache	RAFGV Regionalsprachengemeinschaft	Gemeinde	Ja/Nein	2010
		Vorkommen von Einwohnern mit friaulischer Sprache	RAFGV Regionalsprachengemeinschaft	Gemeinde	Ja/Nein	2010
		Kultstätten von Minderheitenreligionen	Gemeinden	Gemeinde	Anz.	2011
Mobilität	Fahrzeuge	Fuhrpark der Gemeinde	ACI	Gemeinde	Anz.	2010
		Verkehrsunfälle	RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde	Anz.	2008-2009-2010
		Tote bei Verkehrsunfällen	RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde	Anz.	2008-2009-2010
		Verletzte bei Verkehrsunfällen	RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde	Anz.	2008-2009-2010
	Pendelverkehr	Pkw und Lkw zur Hauptverkehrszeit	RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde	Fahrzeuge*km (A/SS/SR/SP)	2005
		Systematischer Mobilitätsstrom innerhalb der Gemeinde	ISTAT	Gemeinde	Personen/Tag/privates Verkehrsmittel, die sich aus Gründen der Schule/Arbeit innerhalb der Gemeinde bewegen	2001
		Systematischer Mobilitätsstrom privater Fahrzeuge zwischen den Gemeinden	ISTAT	Gemeinde Herkunft/Ziel	Personen/Tag/privates Verkehrsmittel, die aus Gründen der Schule/Arbeit fahren	2001
		Systematischer Mobilitätsstrom Überlandbusse zwischen den Gemeinden	ISTAT	Gemeinde Herkunft/Ziel	Personen/Tag/Überlandbusse, die aus Gründen der Schule/Arbeit fahren	2001
		Systematischer Mobilitätsstrom Eisenbahnen zwischen den Gemeinden	ISTAT	Gemeinde Herkunft/Ziel	Personen/Tag/Eisenbahnen, die aus Gründen der Schule/Arbeit fahren	2001
		Tägliche Fahrten in privaten PKW insgesamt	RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde Herkunft/Ziel	Personen	2005
		Tägliche Fahrten in privaten Lkw insgesamt	RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde Herkunft/Ziel	Personen	2005
		Tägliche Fahrten in Eisenbahnen insgesamt	RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde Herkunft/Ziel	Personen	2010
		Tägliche Fahrten in Überlandbussen insgesamt	RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde Herkunft/Ziel	Personen	2010
		Tägliche Fahrten in privaten PKW zu Hauptverkehrszeiten	RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde Herkunft/Ziel	Personen	2005
	Tägliche Fahrten in privaten LKW zu Hauptverkehrszeiten	RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde Herkunft/Ziel	Personen	2005	
	Infrastrukturen	Erreichbarkeit (Zeiten)	RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde	Summe der notwendigen Zeiten jeder Gemeinde, um alle anderen bei geringem Aufkommen zu erreichen (Minuten)	2011
		Erreichbarkeit insgesamt (Impedanz)	RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde	Summe der notwendigen Zeiten Kostenindex jeder Gemeinde, um alle anderen bei geringem Aufkommen zu erreichen (Minuten)	2011
		Erreichbarkeit der Autobahnen	RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde	Dauer bis zum Erreichen der nächstgelegenen Zahlstelle	
		Erreichbarkeit der Eisenbahn	RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde	Geschätzte Dauer bis zum Erreichen des nächstgelegenen Bahnhofs für die Anzahl der täglich angebotenen Fahrten	
		Erreichbarkeit der Flughäfen	RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde	Geschätzte Dauer bis zum Erreichen des nächstgelegenen Flughafens für die Anzahl der angebotenen Flüge	
Erreichbarkeit des internationalen Flughafens		RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde	Geschätzte Dauer bis zum Erreichen des nächstgelegenen internationalen Flughafens für die Anzahl der angebotenen Flüge		
Autobahnen		RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde	km	2011	
Land-/Bundesstraßen		RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde	km	2011	
Provinzstraßen		RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde	km	2011	
Radwege		RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde	km	2011	
Intermodale Zentren (Interporti/Autoporti)		RAFGV Infrastrukturen	Gemeinde	Ja/Nein	2011	
Touristenhäfen		RAFGV Raumplanung	Gemeinde	Ja/Nein	2011	
Seehandelshäfen	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	Ja/Nein	2011		
Bonifizierungskonsortien	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	Hektar	2006		

		Öl-Pipelines	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	km	2006
		Öl-Pipelines	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	km	2006
		Gas-Pipelines	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	km	2006
		Breitflächige Abdeckung	Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung	Gemeinde	% digitale Kluft	2011
		Telefonsender	ARPA FVG	Gemeinde	Anz.	2011
		TV-Sender	ARPA FVG	Gemeinde	Anz.	2011
		Radio-Sender	ARPA FVG	Gemeinde	Anz.	2011
Produktionsbetriebe	Landwirtschaft	Aktive Unternehmen	ISTAT Bestandsaufnahme Landwirtschaft	Gemeinde	Anz.	2010
		Mehrwert	Institut Tagliacarne	Gemeinde	EUR	2008
		Landwirtschaftlich genutzte Fläche	ISTAT Bestandsaufnahme Landwirtschaft	Gemeinde	Hektar	2010
		Landwirtschaftliche Fläche insgesamt	ISTAT Bestandsaufnahme Landwirtschaft	Gemeinde	Hektar	2010
	Industrie	Aktive Unternehmen	ISTAT ASIA	Gemeinde	Anz.	2009
		Branchenbeschäftigte	ISTAT ASIA	Gemeinde	Anz.	2009
		Mehrwert	Tagliacarne	Gemeinde	EUR	2008
	Dienstleistungen	Aktive Unternehmen	ISTAT ASIA	Gemeinde	Anz.	2009
		Branchenbeschäftigte	ISTAT ASIA	Gemeinde	Anz.	2009
		Mehrwert	Institut Tagliacarne	Gemeinde	EUR	2008
	Branchen mit Spezialproduktionen	1 Branche	ISTAT ASIA	Gemeinde	Anz. Unternehmen und/oder Mitarbeiter insges.	2009
		2 Branche	ISTAT ASIA	Gemeinde	Anz. Unternehmen und/oder Mitarbeiter insges.	2009
		3 Branche	ISTAT ASIA	Gemeinde	Anz. Unternehmen und/oder Mitarbeiter insges.	2009
		Mehrwert p.c.	Institut Tagliacarne	Gemeinde	EUR	2008
	Tourismus	Unterkünfte	RAFGV Tourismus	Gemeinde	Anz.	2010
		Bettenzahl	RAFGV Tourismus	Gemeinde	Anz.	2010
		Anreisen	RAFGV Tourismus	Gemeinde	Anz.	2010
		Übernachtungen	RAFGV Tourismus	Gemeinde	Anz.	2010
		Anreisen Ausländer	RAFGV Tourismus	Gemeinde	Anz.	2010
		Übernachtungen Ausländer	RAFGV Tourismus	Gemeinde	Anz.	2010
		Durchschnittlicher Aufenthalt	RAFGV Tourismus	Gemeinde	Anzahl Übernachtungen	2010
		Fremdenverkehrsquote	RAFGV Tourismus	Gemeinde	Anz. Touristen/100.000 Einwohner	2010
		Index Erholungsfunktion	RAFGV Tourismus	Gemeinde	Bettenzahl Touristen/Einwohner	2010
		Beherbergungsdichte	RAFGV Tourismus	Gemeinde	Verhältnis zwischen Bettenzahl und Fläche der Region	2010
		Landwirtschaftsbetriebe pro Gemeinde	RAFGV Tourismus	Gemeinde	Anz.	2010
		Besuchern geöffnete Kellereien	RAFGV Tourismus	Gemeinde	Anz.	2010
		Formen kommunaler Anordnungen	Industriegebiete	RAFGV Produktionsbetriebe	Gemeinde	Ja/Nein
	Konsortien für die industrielle Entwicklung L.r. 3/1999		RAFGV Produktionsbetriebe	Gemeinde	Ja/Nein	2011
	GAL Ländliche Entwicklung		RAFGV Produktionsbetriebe	Gemeinde	Ja/Nein	2011
	Integrierte territoriale Projekte (PIT)		RAFGV Landwirtschaft	Gemeinde	Ja/Nein	2011
	Integrierte Versorgungskettenprojekte (PIF)		RAFGV Landwirtschaft	Gemeinde	Ja/Nein	2011
	Finanzkraft PA	Transfers aus der Region	RAFGV Lokales Finanzwesen	Gemeinde	EUR	2009-2010-2011
		Eigenkapitalanteil	RAFGV Lokales Finanzwesen	Gemeinde	Steuereinnahmen + Nicht steuerliche Einnahmen / Laufende Einnahmen	2009
Index der Struktursteifigkeit		RAFGV Lokales Finanzwesen	Gemeinde	Starre Ausgaben + Passivzinsen + Tilgung Darlehen / Laufende Einnahmen	2009	
Region und Landschaft	Typologische Landschaftseinheiten	Alpenraum	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	Hektar	2008
		Voralpenraum	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	Hektar	2008
		Hügelsaum	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	Hektar	2008
		Hochebene	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	Hektar	2008
		Tiefebene	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	Hektar	2008
		Karst und Küste	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	Hektar	2008
		Küste	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	Hektar	2008
		Gemeinden über 1600 m üNN	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	M <sup>2</sup>	2006
	Geschütztes Land	Schutz der Landschaftsbereiche (D.Lgs. 42/2004)	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	Ja/Nein	2006
		Naturdenkmäler	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	Ja/Nein	2006
		Stätten des Ersten Weltkriegs	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	Ja/Nein	2006
		Archäologische Gebiete gem. nationaler Verordnung	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	Ja/Nein	2006
		Archäologische Gebiete von landschaftlicher Bedeutung (L.Reg.)	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	Ja/Nein	2006
		Einzelne archäologische Gebiete	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	Ja/Nein	2006
		Mehrfache archäologische Stätten	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	Ja/Nein	2006
	Landnutzungen	Verbaut	Corine Land Cover	Gemeinde	M <sup>2</sup> und % Fläche d. Gemeinde	2006
		Wohngebäude und Dienstleistungen	Corine Land Cover	Gemeinde	M <sup>2</sup> und % Fläche d. Gemeinde	2006
		Industrie und Handel	Corine Land Cover	Gemeinde	M <sup>2</sup> und % Fläche d. Gemeinde	2006

	Landwirtschaftlicher Anbau	Corine Land Cover	Gemeinde	M <sup>2</sup>	2006
	Aussaaten	Corine Land Cover	Gemeinde	M <sup>2</sup>	2006
	Kultursysteme	Corine Land Cover	Gemeinde	M <sup>2</sup>	2006
	Weinberge	Corine Land Cover	Gemeinde	M <sup>2</sup>	2006
Gebietsbereiche	Fläche in ZPS (Sonderschutzgebiet)	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	M <sup>2</sup>	2008
	Fläche in SIC (Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung)	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	M <sup>2</sup>	2008
	Parkfläche	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	M <sup>2</sup>	2008
	Reservatfläche	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	M <sup>2</sup>	2008
	Fechtgebietsfläche	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	M <sup>2</sup>	2008
	Waldgebiet	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	M <sup>2</sup>	2008
Ökologische Klasse	Ökologische Sensibilität	Charta zum Schutz der Natur	Gemeinde	M <sup>2</sup> Klasse(1-4)	2008
	Anthropogener Druck	Charta zum Schutz der Natur	Gemeinde	M <sup>2</sup> Klasse(1-4)	2008
	Empfindlichkeit der Umwelt	Charta zum Schutz der Natur	Gemeinde	M <sup>2</sup> Klasse(1-4)	2008
	Ökologischer Wert	Charta zum Schutz der Natur	Gemeinde	M <sup>2</sup> Klasse(1-4)	2008
Verfall und Gefährlichkeit	Seismizität	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	Klasse (1-4)	2006
	Erdbeben	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	M <sup>2</sup>	2006
	Durch Brände gefährdete Gebiete	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	M <sup>2</sup>	2010
	Deponien	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	M <sup>2</sup>	2006
	Militärzonen	RAFGV Raumplanung	Gemeinde	M <sup>2</sup>	2008
Umwelt-Referenzdaten	Verschmutzte Standorte von nationaler Bedeutung	SIQUI RAFGV	Gemeinde	Anz.	2010
	Verschmutzte Standorte	SIQUI RAFGV	Gemeinde	Anz.	2010
	Fester städtischer Abfall insgesamt	ARPA FVG	Gemeinde	t/Jahr	2010
	Fester städtischer ungetrennter Abfall	ARPA FVG	Gemeinde	t/Jahr	2010
	Fester städtischer Abfall j.G.	ARPA FVG	Gemeinde	kg p.c.	2010
	Getrennte Müllsammlung RSU	ARPA FVG	Gemeinde	% / Jahr	2010
	Elektro- und Elektronik-Altgeräte	ARPA FVG	Gemeinde	kg p.c.	2010
	Methan-Emission	INEMAR ARPA FVG	Gemeinde	t/Jahr	2007
	Kohlenmonoxid-Emissionen	INEMAR ARPA FVG	Gemeinde	t/Jahr	2007
	Kohlendioxid-Emissionen	INEMAR ARPA FVG	Gemeinde	kt/Jahr	2007
	Emissionen von flüchtigen organischen Nicht-Methan-Verbindungen	INEMAR ARPA FVG	Gemeinde	t/Jahr	2007
	Dioxid-Emissionen	INEMAR ARPA FVG	Gemeinde	mg/Jahr	2007
	Stickoxidul-Emissionen	INEMAR ARPA FVG	Gemeinde	t/Jahr	2007
	Ammoniak-Emissionen	INEMAR ARPA FVG	Gemeinde	t/Jahr	2007
	Stickoxid-Emissionen	INEMAR ARPA FVG	Gemeinde	t/Jahr	2007
	Emissionen PM10	INEMAR ARPA FVG	Gemeinde	t/Jahr	2007
	Emissionen PM2,5	INEMAR ARPA FVG	Gemeinde	t/Jahr	2007
	Gesamtstaub-Emissionen	INEMAR ARPA FVG	Gemeinde	t/Jahr	2007
	Schwefeldioxid-Emissionen	INEMAR ARPA FVG	Gemeinde	t/Jahr	2007
	Ionisierende Strahlen	ARPA FVG	Gemeinde	Wahrscheinlichkeit der Überschreitung 200 Bq/m <sup>3</sup>	2007
	Ionisierende Strahlen	ARPA FVG	Probe	Bq/m <sup>3</sup> indoor	2007
	Qualität oberirdische Binnengewässer	ARPA FVG	Oberflächengewässer	Beurteilung auf der Basis des Vorkommens von Makroinvertebraten	2007
	Nitratkonzentration Oberflächengewässer	ARPA FVG	Oberflächengewässer	Durchschnittlicher Nitratwert (mg/l)	2007
Nitratkonzentration Grundwasser	ARPA FVG	Grundwasser	Durchschnittlicher Nitratwert (mg/l)	2007	
Nitratkonzentration Aquädukte	ARPA FVG	Gemeinde	Durchschnittlicher Nitratwert (mg/l)	2007	
Nitratempfindliche Gebiete landwirtschaftlichen Ursprungs	ARPA FVG	Gemeinde	Anz.	2008	
Unternehmen, die unter das Verfahren der integrierten Umweltgenehmigung fallen	ARPA FVG	Gemeinde	Anz.	2011	
Unternehmen, die der Richtlinie Risiko schwerer Unfälle (RIR) Dgls 334/99 FVG unterliegen	ARPA FVG	Gemeinde	Anz.	2011	
Zertifizierungen ISO 14001	ARPA FVG	Gemeinde	Anz.	2011	
Registrierungen EMAS	ARPA FVG	Gemeinde	Anz.	2011	
Wasserressourcen	Flüsse	IRDAT	Gemeinde	m	2000
	Seen	IRDAT	Gemeinde	M <sup>2</sup>	2010
	Quellen	IRDAT	Gemeinde	Anz.	2010
	Brunnen	RAFGV Wasserbau	Gemeinde	Anz.	2010
	Häuser, die vom Aquädukt und anderen Quellen gespeist werden	ISTAT	Gemeinde	Anz. und %	2001
Erneuerbare Energien	Solaranlagen	GSE	Gemeinde	Anz.	2011
	Solaranlagen	GSE	Gemeinde	Leistung (kW)	2011

## 10. Verweise

### Literatur:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

### **Webliste:**

#### *Europäische Union*

[www.ec.europa.eu](http://www.ec.europa.eu)

[www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu)

[www.espon.eu](http://www.espon.eu)

[www.eu-territorial-agenda.eu](http://www.eu-territorial-agenda.eu)

[www.eurolocaldevelopment.org](http://www.eurolocaldevelopment.org)

[www.politicheeuropee.it](http://www.politicheeuropee.it)

#### *Lokale Verbände*

[www.regione.fvg.it](http://www.regione.fvg.it)

[www.provincia.trieste.it](http://www.provincia.trieste.it)

[www.provincia.udine.it](http://www.provincia.udine.it)

[www.provincia.gorizia.it](http://www.provincia.gorizia.it)

[www.provincia.pordenone.it](http://www.provincia.pordenone.it)

[www.provincia.mi.it](http://www.provincia.mi.it)

[www.paesaggio.regione.puglia.it](http://www.paesaggio.regione.puglia.it)

[www.ambiente.regione.marche.it](http://www.ambiente.regione.marche.it)

[www.territorio.regione.emilia-romagna.it](http://www.territorio.regione.emilia-romagna.it)

[www.regione.piemonte.it](http://www.regione.piemonte.it)

[www.comune.venezia.it](http://www.comune.venezia.it)

#### *Studienzentren*

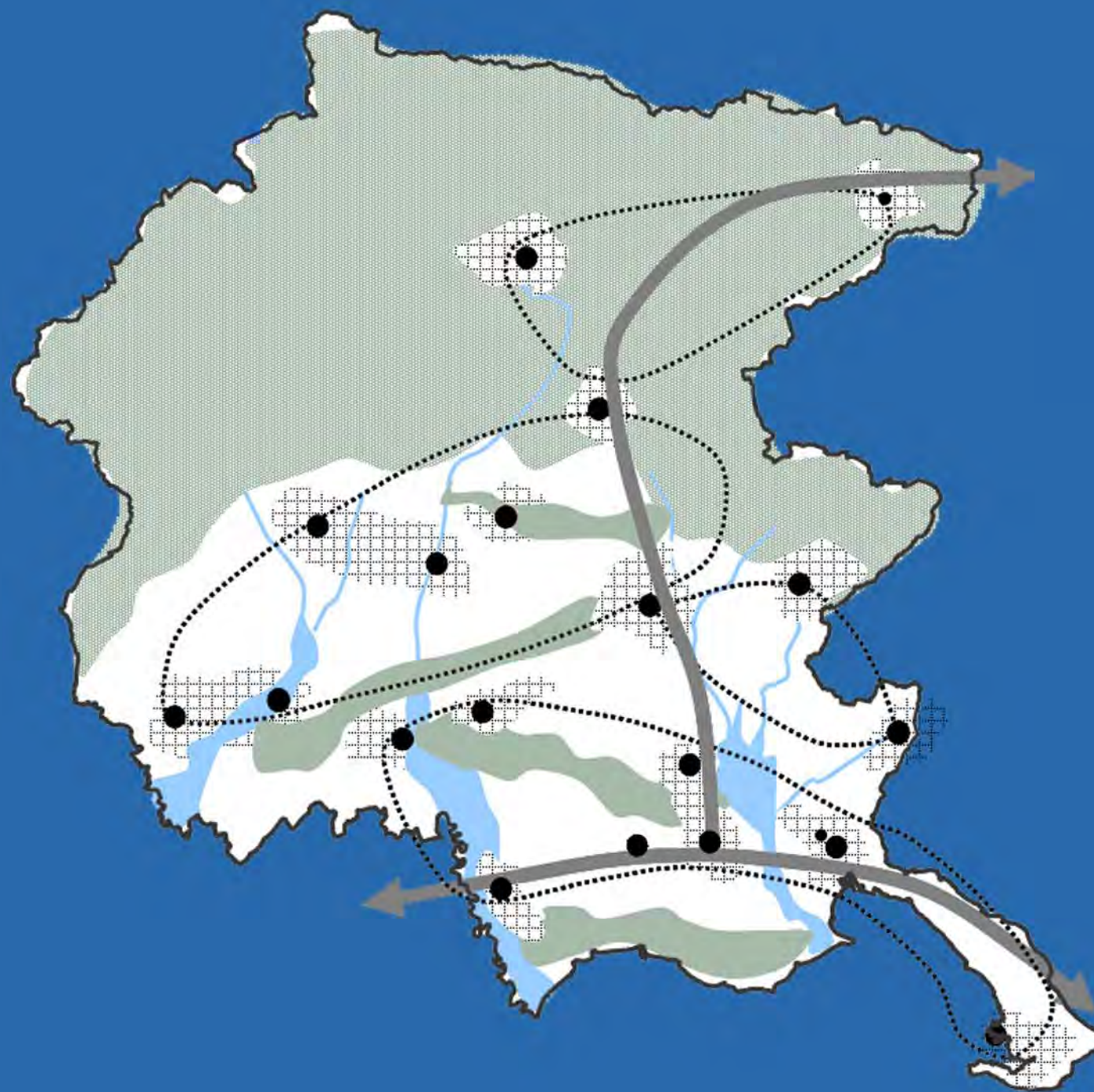
[www.bancaditalia.it](http://www.bancaditalia.it)

[www.istat.it](http://www.istat.it)

[www.intesasanpaolo.com](http://www.intesasanpaolo.com)

[www.iresfvg.org](http://www.iresfvg.org)

[www.irpet.it](http://www.irpet.it)



schede conoscitive dei

# SISTEMI TERRITORIALI LOCALI



### Dalle reti urbane funzionali alla “Piattaforma Territoriale”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### La divisione del territorio regionale in STL

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

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

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

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

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

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

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

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

### Metodologia del bilancio ambientale

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

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

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

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

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

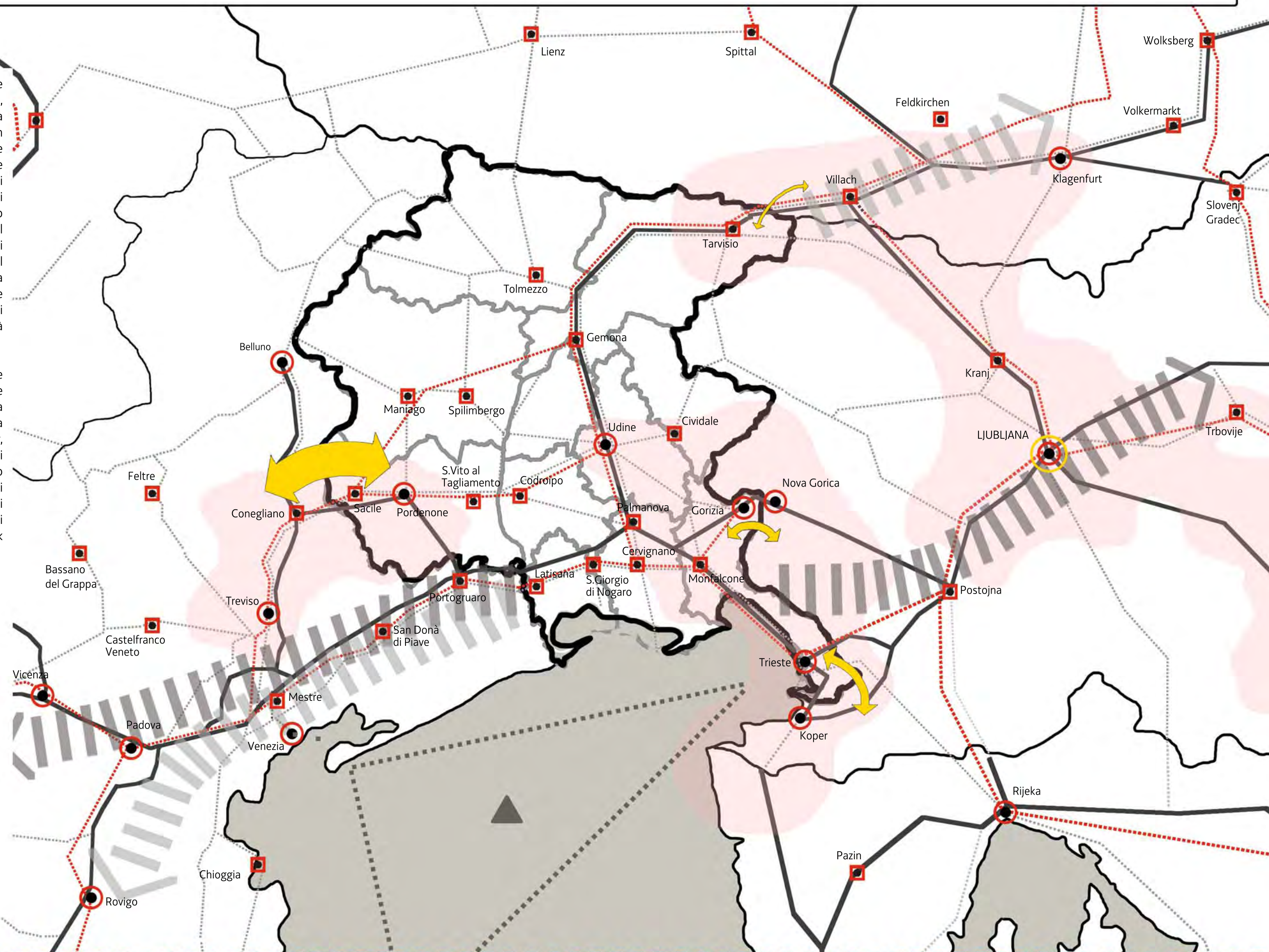


La posizione geografica e geoeconomica di confine e di connessione tra diverse macroregioni europee, quali l'arco alpino, la regione centroeuropea e la regione del sud-est adriatico rappresenta un indubbio vantaggio per lo sviluppo della regione FVG. Il PGT propone la piattaforma territoriale regionale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

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

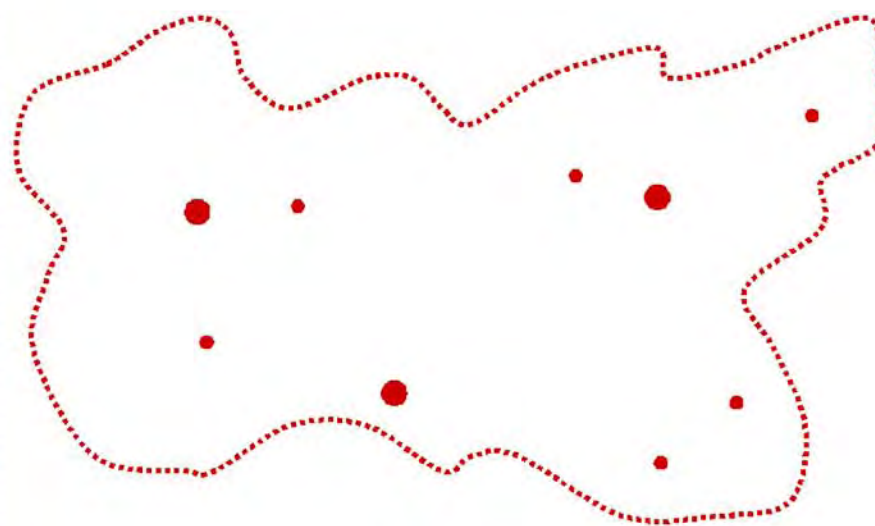
LEGENDA

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

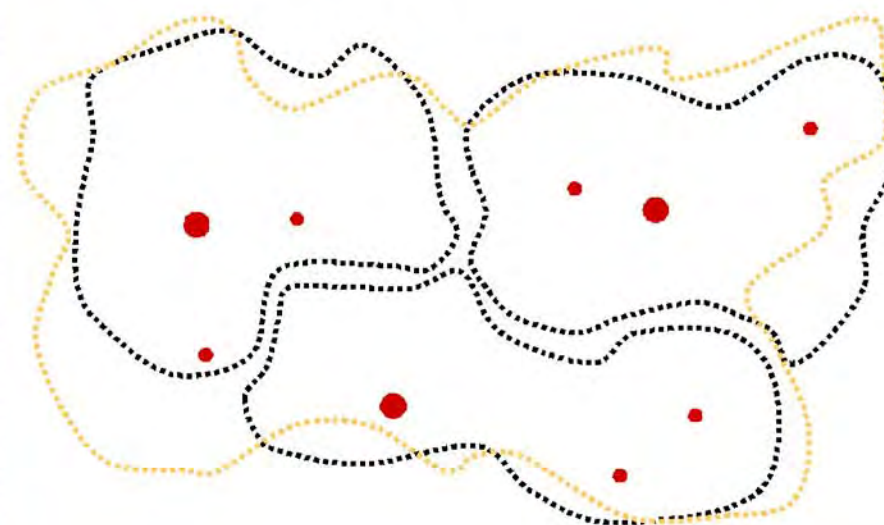




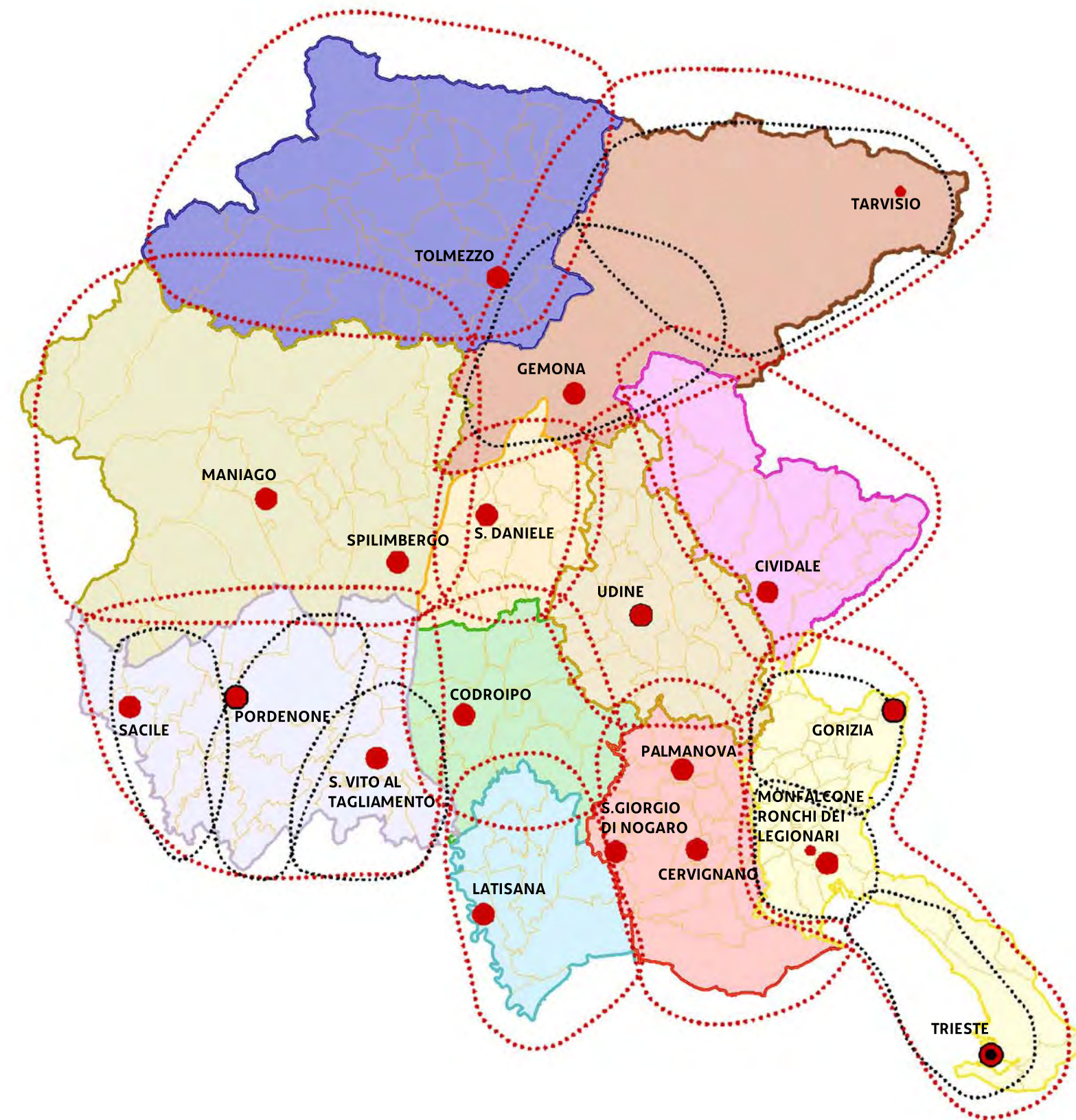
Sistema Territoriale Locale  
individuato dal PGT



Sistema Territoriale  
individuato in Area  
Vasta



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





LEGENDA SCHEDE .a componenti territoriali

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

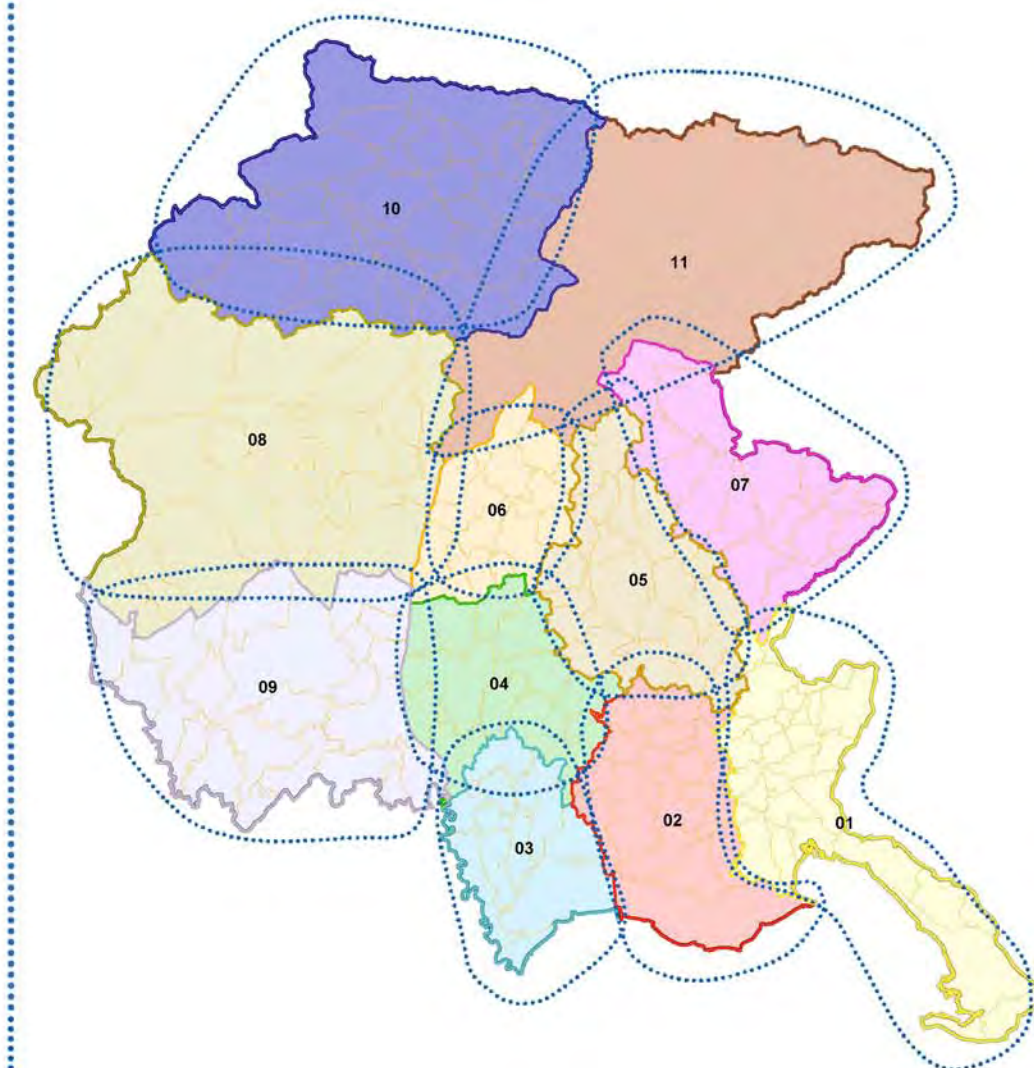
LEGENDA SCHEDE .b componenti infrastrutturali

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

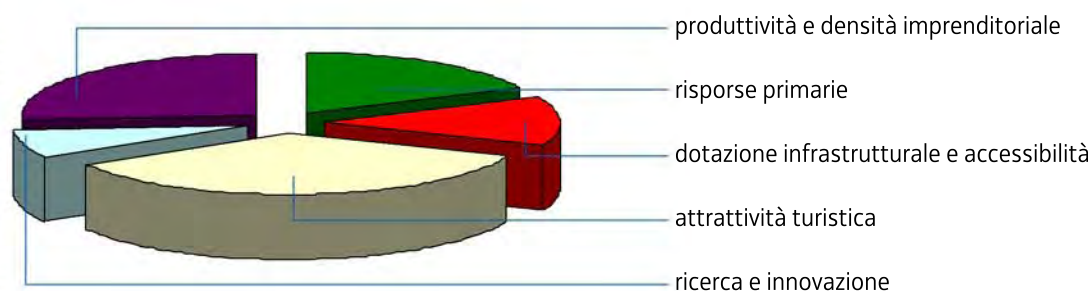
LEGENDA SCHEDE .c rete ecologica

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

STL



LEGENDA SCHEDE .d componenti vocazionali



LEGENDA SCHEDE .e bilancio ambientale

- scadente
- sufficiente
- buono

polo di primo livello



polo minore



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

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



REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA

Piano  
Governò  
Territorio



## ELABORATI GRAFICI SISTEMI TERRITORIALI LOCALI





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

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

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

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

## COMPONENTI TERRITORIALI E STORICO PAESAGGISTICHE

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

Altre emergenze intorno alla città di Trieste sono:

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

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

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

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

- permanenza di tracce del paesaggio agrario del passato caratterizzato da una vegetazione magredile ricchissima di specie endemiche, alberature, siepi, boschetti
- elevata apertura visiva del paesaggio (prevalenza dell'elemento orizzontale)
- terreni agricoli particolarmente fertili grazie ai residui di zone umide, boschi planiziali(aree seminaturali)
- lembi di notevole bellezza e rarità ecologica e paesaggistica intorno alle foci dell'Isonzo
- tra il Comune di Duino-Aurisina e quello di Monfalcone ci sono aree e siti archeologici preromani e romani in Monfalcone, del Lisert, del Randaccio, del parco delle risorgive del Timavo, Mitreo e tratte di strade romane.

Testimonianze storiche che descrivono le sofferenze che questa terra dovette subire a causa dell'ultimo conflitto mondiale sono, sul Carso Triestino e Goriziano, ma anche a Trieste, numerosi monumenti dedicati ai martiri del nazifascismo ed ai caduti e combattenti della guerra partigiana, inoltre, tra i luoghi vincolati di rispetto monumentale c'è la Foiba di Basovizza, lungo la Strada Basovizza - San Lorenzo, in Comune di Trieste, e, ancora in Comune di Trieste, la Risiera di San Sabba dichiarata nel 1965 Monumento Nazionale con decreto del Presidente della Repubblica.

### Caratteri positivi:

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

### Caratteri negativi:

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

### Comuni:

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



**GORIZIA: Capoluogo di Provincia**  
Superficie (km<sup>2</sup>): 41,1  
Popolazione residente (abitanti): 35980  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>): 875,4

**MONFALCONE: polo di 1° livello**  
Superficie (km<sup>2</sup>): 20,5  
Popolazione residente (abitanti): 28043  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>): 1368

**TRIESTE: Capoluogo di Regione**  
Superficie (km<sup>2</sup>): 84,5  
Popolazione residente (abitanti): 205523  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>): 2432,2

Cormons

Gradisca di Isonzo

Muggia



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

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

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

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

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

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

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

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

Gorizia: interscambio ferro-gomma.

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

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

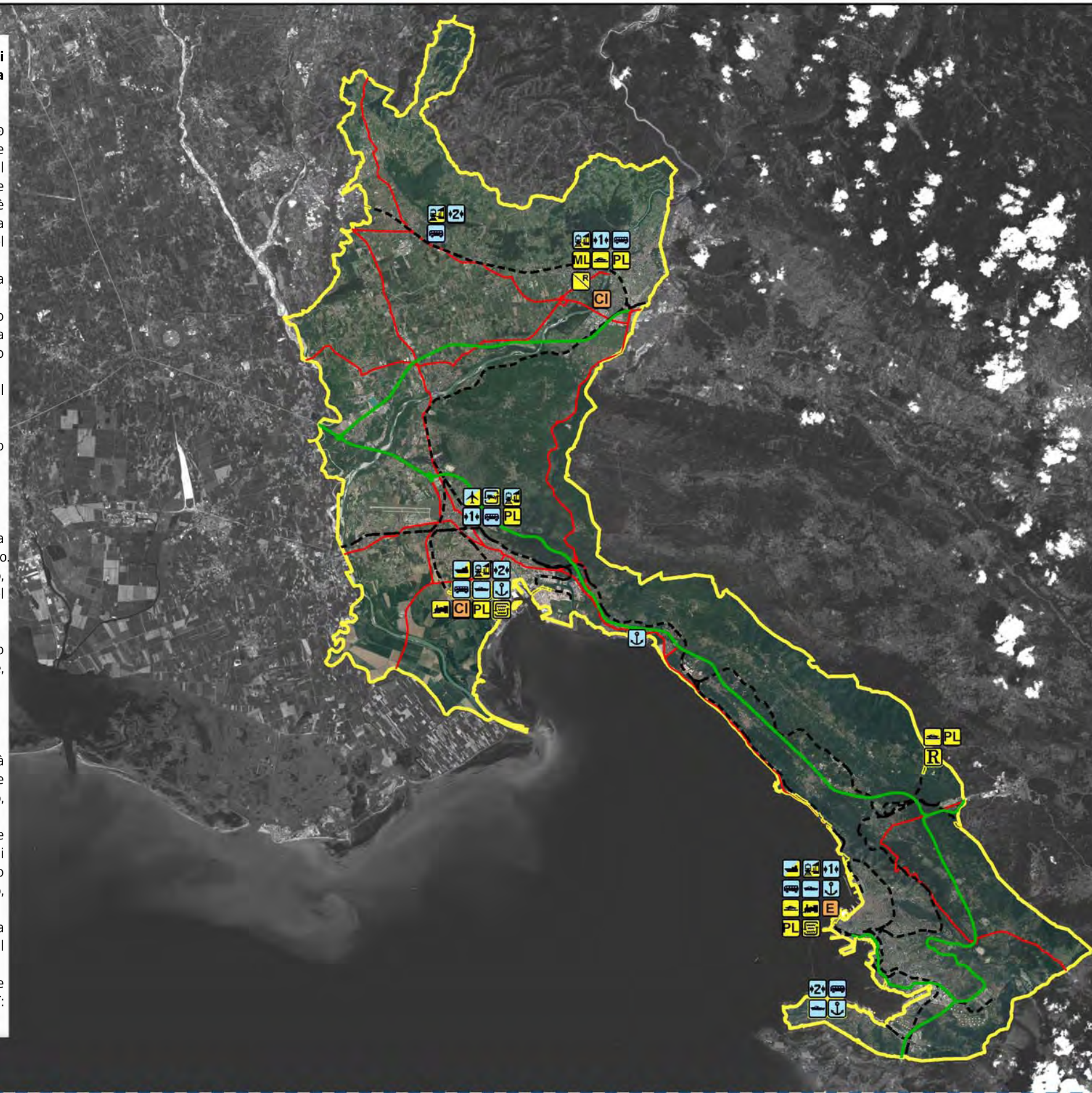
**AEROPORTO** - Ronchi dei Legionari.

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

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

**INDIRIZZI SPECIFICI PER LE AZIONI IN AREA VASTA:**

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





### COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

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

#### ALTA PIANURA FRIULANA

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

#### COLLIO GORIZIANO

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

#### CARSO ISONTINO

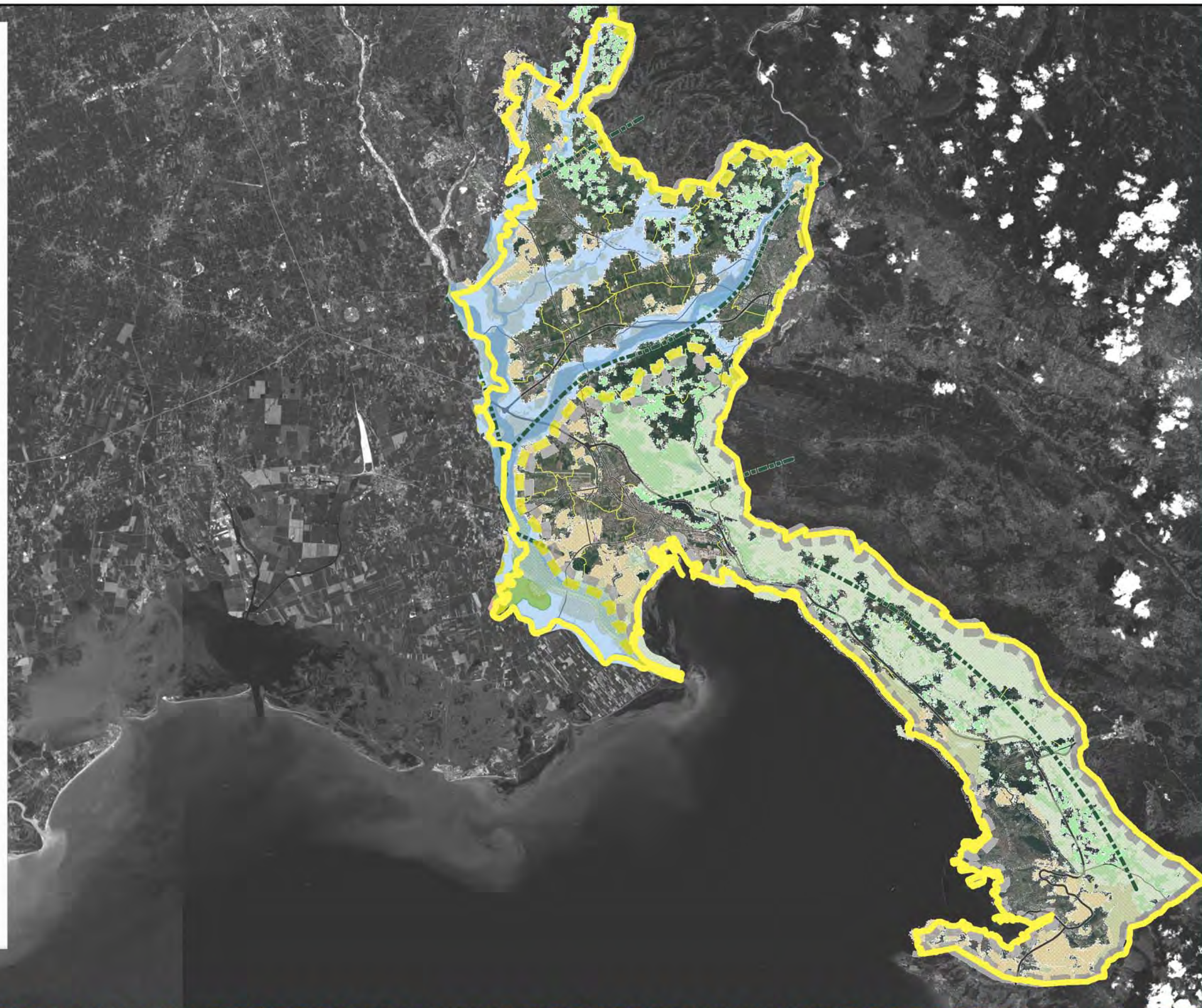
- Copiosa emersione di acque carsiche in laghi e risorgive con elevata biodiversità florofaunistica e caratteri di unicità;
- Praterie magre con emersione di rocce, specie arbustive e boscaglie ed elevata biodiversità (landa carsica);
- Filari di cipressi lungo la viabilità;
- Rete ecologica delle acque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

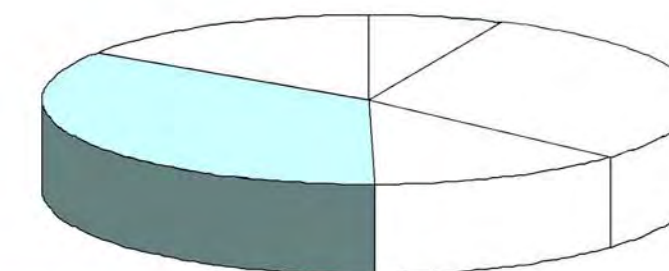
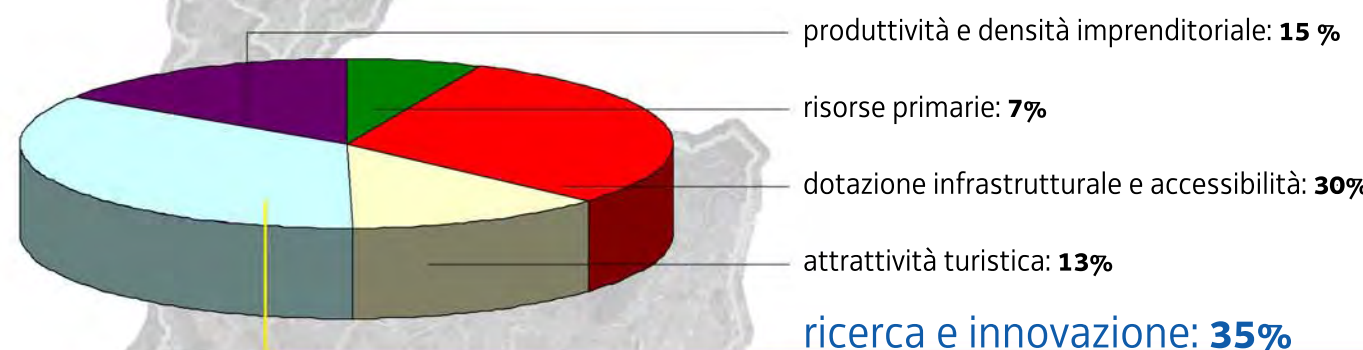
#### CARSO TRIESTINO

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

#### LA COSTIERA TRIESTINA E MUGGIA

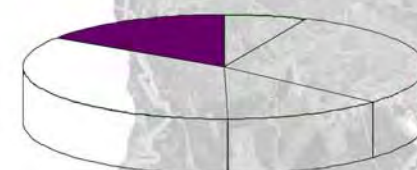
- Leggibilità dei caratteri morfologici e litologici (fenomeni carsici epigei – strutture geologiche flysciodi);
- Opere di terrazzamento tradizionali sui versanti collinari costieri con colture pregiate (oliveti, vigneti, orticoltura);
- Rete di sentieri e punti di osservazione che offrono notevoli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



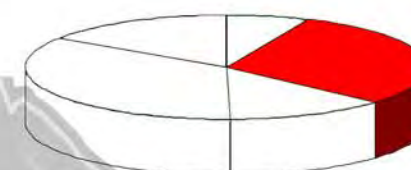


## tematica settoriale prevalente: RICERCA E INNOVAZIONE

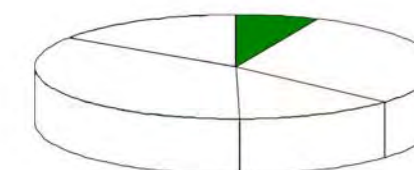
Assoluto primato del sistema Giuliano per quanto riguarda l'offerta universitaria (Sedi dell'Università di Trieste sia nel capoluogo che a Gorizia), la diffusione dei centri di ricerca scientifico-tecnologica (21 soltanto all'interno del Consorzio Area Science Park di Trieste) e, conseguentemente, per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



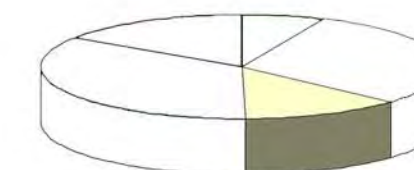
Elevato livello di produttività, inferiore soltanto all'area Udinese, ma offerta di lavoro leggermente inferiore alle zone più dinamiche della regione. In particolare, bassissimo tasso di imprenditorialità nonostante la grande diffusione di forme di aggregazione produttiva.



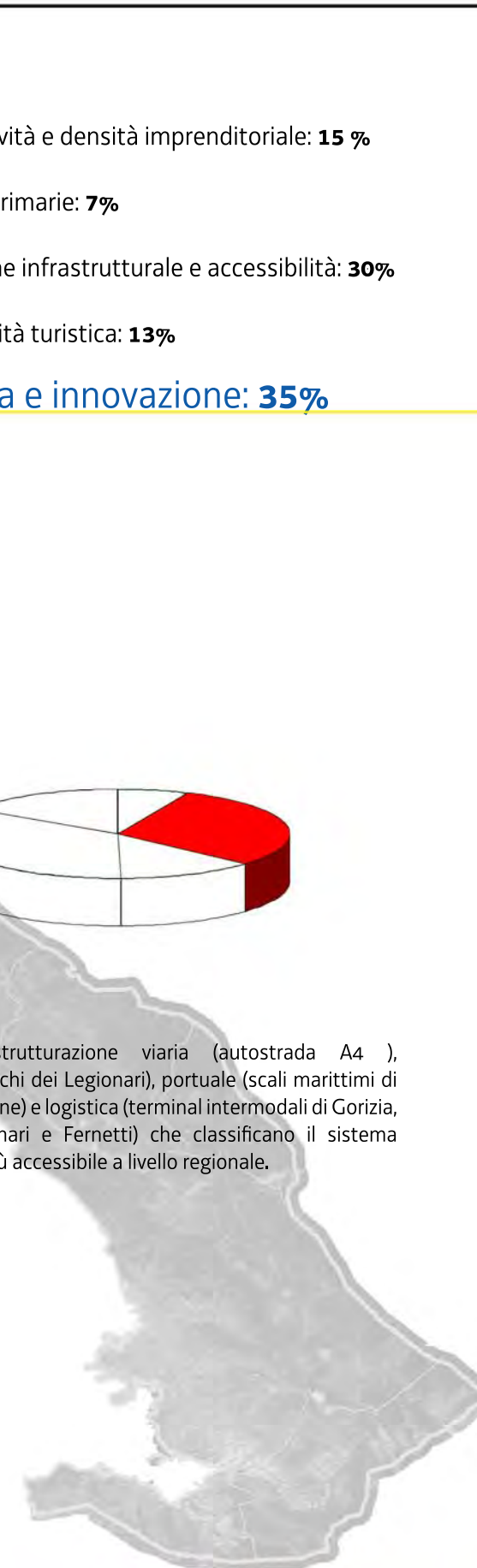
Eccellente infrastrutturazione viaria (autostrada A4 ), aeroportuale (Ronchi dei Legionari), portuale (scali marittimi di Trieste e Monfalcone) e logistica (terminal intermodali di Gorizia, Ronchi dei Legionari e Ferneti) che classificano il sistema giuliano come il più accessibile a livello regionale.



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



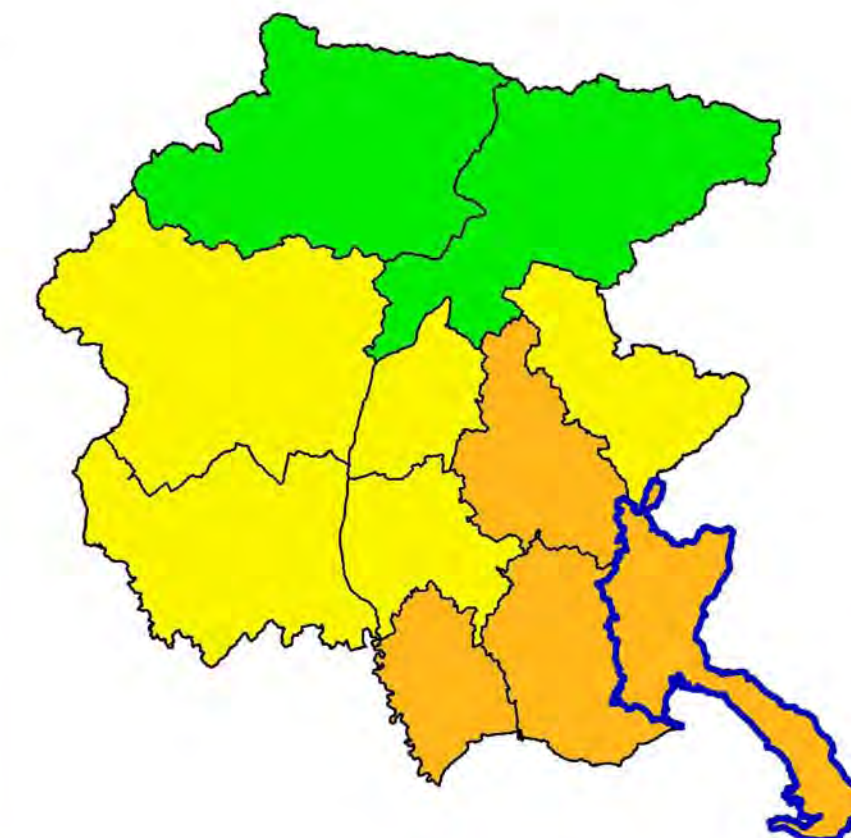
Notevole rilevanza turistica raggiunta grazie al patrimonio storico-culturale di Trieste e Gorizia e alla diffusione di stabilimenti balneari lungo la fascia costiera che pone il sistema territoriale al terzo posto in regione dopo i grandi centri stagionali di Lignano e Grado. Ulteriori possibilità di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





INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Scadente	-0,7
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Scadente	-1
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Sufficiente	0
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Pessimo	-3
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Pessimo	-3
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-0,81
Certificazioni ISO14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Sufficiente	-0,13
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Scadente	-0,84
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Buono	+1,16
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Sufficiente	-0,03
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Pessimo	-3
Produzione di rifiuti urbani	Variazione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Scadente	-1
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Pessimo	-3
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Scadente	-0,55
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Scadente	-1
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Scadente	-0,55
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Pessimo	-3

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



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

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

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



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

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

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

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

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

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

### COMPONENTI TERRITORIALI E STORICO PAESAGGISTICHE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Caratteri positivi:

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

#### Caratteri negativi:

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

#### Comuni:

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



**PALMANOVA:** polo di 1° livello  
Superficie (km<sup>2</sup>): 13,3  
Popolazione residente (abitanti): 5430  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>): 408,3

**SAN GIORGIO DI NOGARÒ:** polo di 1° livello  
di progetto  
Superficie (km<sup>2</sup>): 26,01  
Popolazione residente (abitanti): 7755  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>): 298,1

**CERVIGNANO:** polo di 1° livello  
Superficie (km<sup>2</sup>): 28,5  
Popolazione residente (abitanti): 13425  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>): 471,1

Grado





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### INDIRIZZI SPECIFICI PER LE AZIONI IN AREA VASTA:

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





### COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

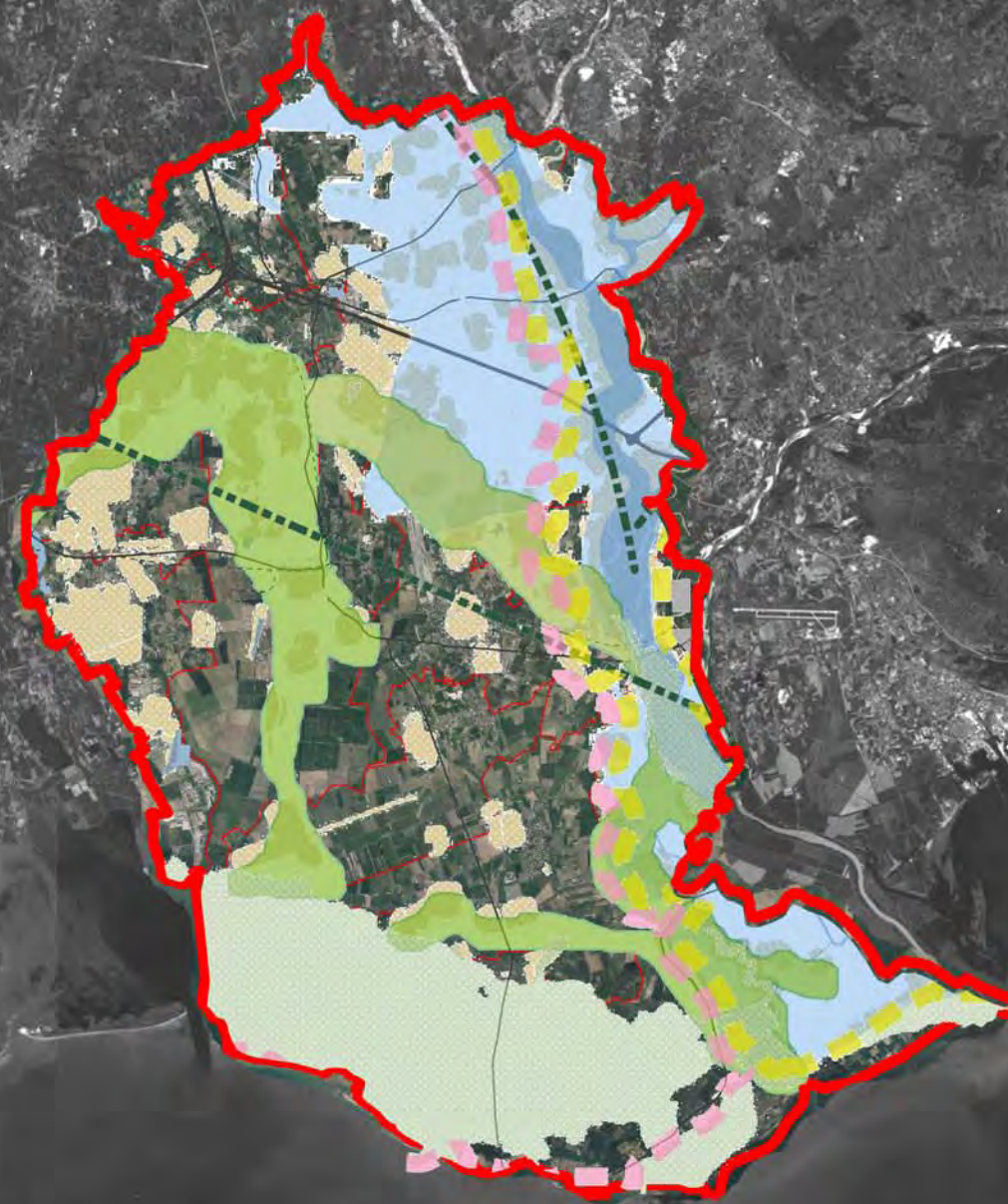
Biotopo	1,20 km <sup>2</sup>
SIC	98,53 km <sup>2</sup>
ZPS	85,97 km <sup>2</sup>
Riserve Naturali	7,90 km <sup>2</sup>
Zone Umide	140,09 km <sup>2</sup>

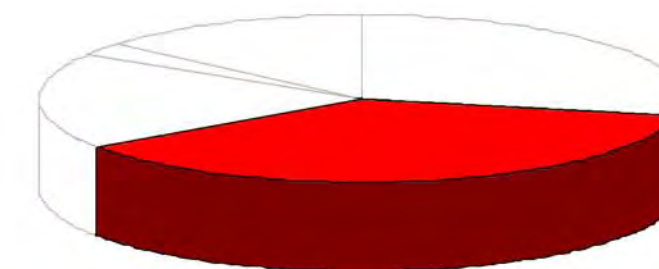
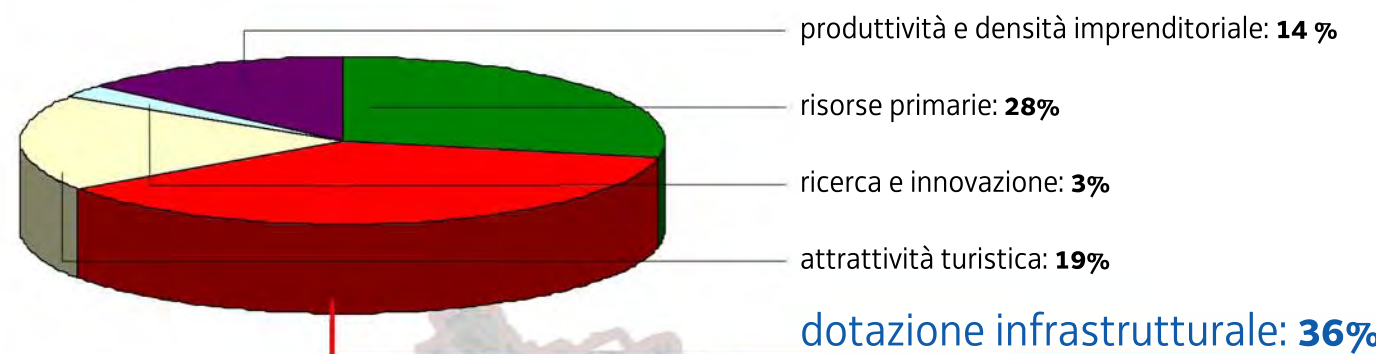
#### BASSA PIANURA

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

#### LAGUNA

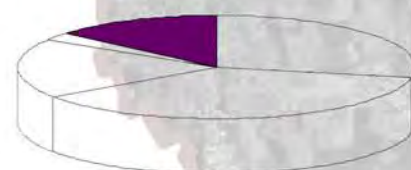
- Sistema ambientale caratterizzato da un paesaggio seminaturale (conseguenza ai caratteri tipici della zona umida e di attività antropiche);
- Elevata varietà paesaggistica (ambienti umidi con acque con diverso grado di salinità);
- Elevata biodiversità;
- Reticolo idroviario della Litoranea Veneta;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



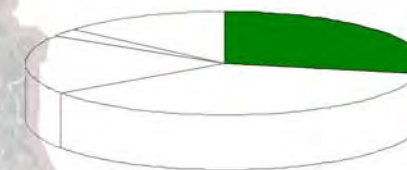


## tematica settoriale prevalente: DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE

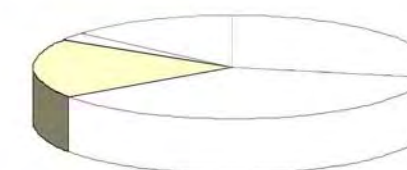
La grande infrastrutturazione autostradale e la buona dotazione logistica, inferiore soltanto a quella dell'area giuliana, rendono il sistema locale lo snodo viario della regione dotandolo di un livello di accessibilità molto elevato.



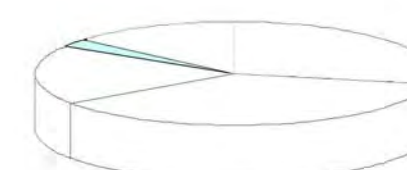
La struttura produttiva del sistema territoriale appare meno diversificata della media regionale e fortemente dipendente dal turismo stagionale. Nonostante alcuni comuni facciano parte del Distretto della sedia e del Consorzio per lo sviluppo industriale dell'Aussa Corno, infatti, la densità imprenditoriale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



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



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

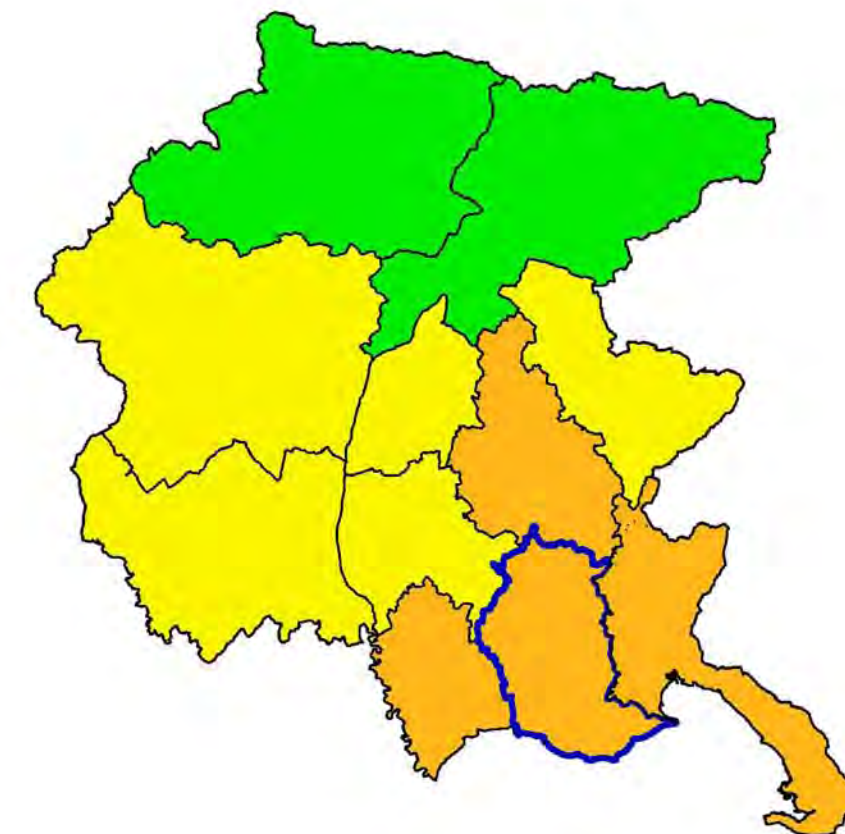


La limitata produttività dipende dalla scarsa diffusione delle attività ad elevato valore aggiunto, in particolare dei settori High Tech, che toccano il valore più basso tra quelli registrati a livello regionale.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Scadente	-0,8
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Ottimo	1
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Pessimo	-2
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Pessimo	-2
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Pessimo	-3
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-1
Certificazioni ISO 14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Scadente	-0,52
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Pessimo	-1,81
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Ottimo	+1,51
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Sufficiente	+0,05
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Sufficiente	0
Produzione di rifiuti urbani	Variazione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Buono	1
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Sufficiente	0
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Sufficiente	-0,33
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Sufficiente	0
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Sufficiente	-0,43
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Scadente	-1

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



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

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

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



Superficie (km<sup>2</sup>): 354,4  
Popolazione residente (abitanti): 43721  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>) 159,9

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

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

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

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

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

#### COMPONENTI TERRITORIALI e STORICO PAESAGGISTICHE

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

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

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

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

Tra gli altri si segnalano:

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

#### Caratteri positivi:

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

#### Caratteri negativi:

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

#### Comuni:

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



**LATISANA:** polo di 1° Livello  
Superficie (km<sup>2</sup>): 42,2  
Popolazione residente (abitanti): 13802,0  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>): 327,1

Marano Lagunare

Lignano Sabbiadoro



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

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

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

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

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

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

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

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

**INFRASTRUTTURE ENERGETICHE** - Sono presenti linee di gasdotti ed elettrodotti.

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

**INDIRIZZI SPECIFICI PER LE AZIONI IN AREA VASTA:**

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

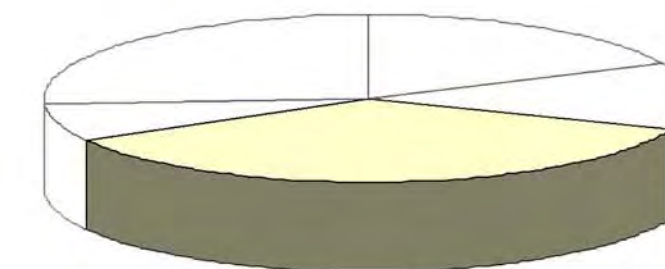
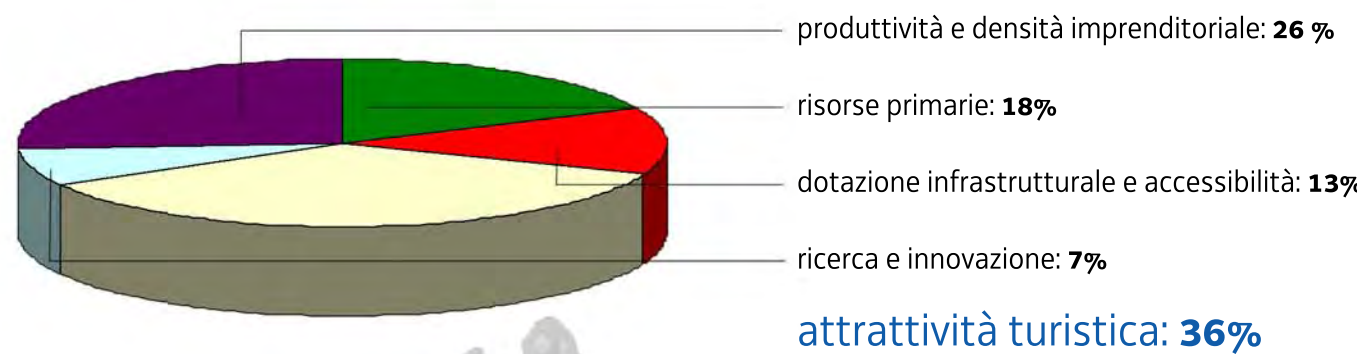


## COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

Biotopo	1,24 km <sup>2</sup>
SIC	91,48 km <sup>2</sup>
ZPS	81,04 km <sup>2</sup>
Riserve Naturali	15,00 km <sup>2</sup>
Zone Umide	95,95 km <sup>2</sup>

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



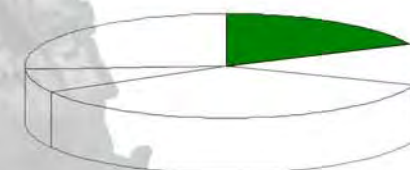


### tematica settoriale prevalente: ATTRATTIVITA' TURISTICA

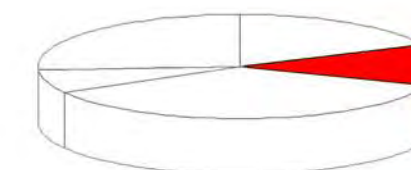
Predominanza del sistema di area vasta nei confronti di tutti gli altri STL regionali dovuta essenzialmente alla presenza di Lignano, che risulta il primo comune della regione in termini di strutture ricettive (dotazione), di occupati nei settori connessi al turismo (profilo) e, soprattutto, di presenze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



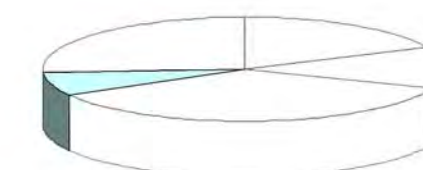
La grande vivacità del settore turistico e la presenza in alcuni comuni del Distretto della componentistica e della termoelettromeccanica permette al sistema di raggiungere la densità imprenditoriale più elevata della regione e un'offerta di lavoro inferiore soltanto al territorio Udinese.



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



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

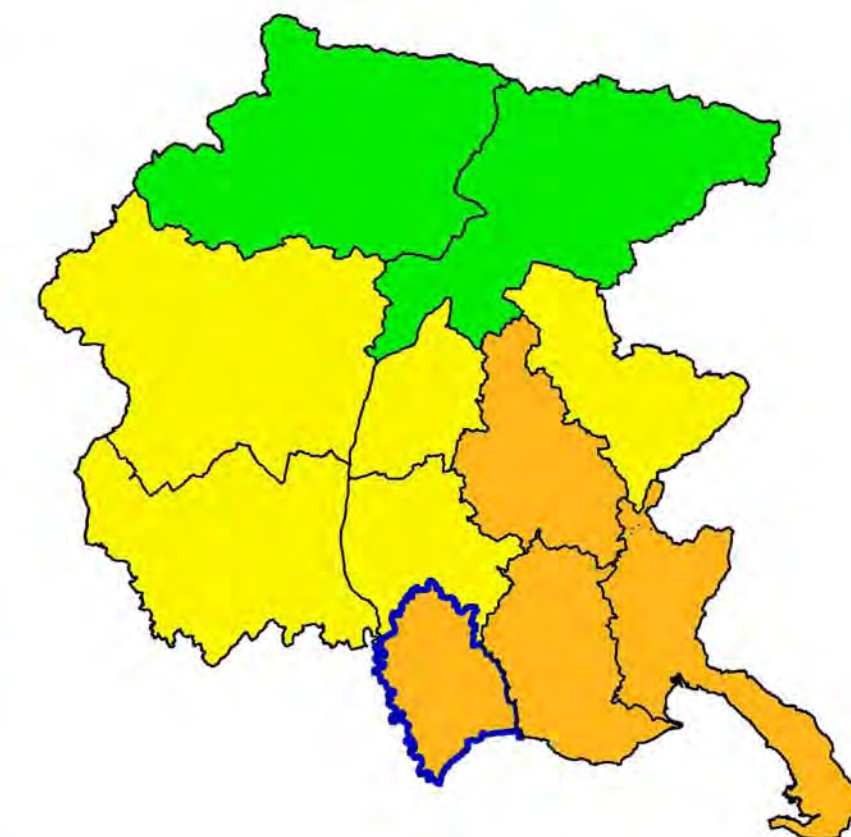


La mancanza di offerta universitaria e di centri di ricerca scientifica non hanno impedito lo sviluppo di alcune grandi imprese innovative operanti perlopiù in comparti manifatturieri classificabili come Medium High Tech.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Sufficiente	-0,5
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Ottimo	+2
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Pessimo	-1
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Buono	+1
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Ottimo	+1
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-0,82
Certificazioni ISO14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Scadente	-0,55
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Pessimo	-1,08
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Ottimo	+1,82
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Sufficiente	0,09
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Sufficiente	0
Produzione di rifiuti urbani	Variatione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Ottimo	+0,5
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Scadente	-1
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Scadente	-0,82
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Buono	+1
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Scadente	-0,64
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Buono	+1

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Scadente	Sufficiente
-0,53	+0,17



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta che si incentra sul polo di Latisana si caratterizza per un giudizio complessivo sufficiente, applicando la media matematica. Considerando la media di giudizio ponderato, invece, il bilancio complessivo si assesta su un giudizio scadente. Si evidenzia, nell'ambito del bilancio, la presenza di valori di giudizio distribuiti in modo piuttosto equilibrato attorno a una media sufficiente (3 indicatori su 17 che compongono il core-set), con una leggera prevalenza di tematiche valutate scadenti (5 indicatori su 17), pur presentando pochi indicatori giudicati pessimi (2 su 17) e diversi indicatori che si attestano su una valutazione ottima (4 su 17) o buona (3 su 17). L'area vasta presenta aspetti ambientali di media qualità, associati a giudizi sufficienti, in relazione all'impermeabilizzazione del suolo vicina alla media regionale ed alle interferenze ambientali dovute alle pressioni antropiche; risultano sufficienti, anche se non pienamente, gli aspetti inerenti all'età elevata della popolazione residente.

Pesano molto in negativo sul bilancio ambientale in particolare l'estensione di superfici boscate molto inferiore rispetto alla media regionale e gli aspetti relativi ai processi ecologici che contribuiscono al mantenimento dell'integrità degli habitat e degli ecosistemi. Scadenti risultano le tematiche legate alle certificazioni ambientali, alla presenza di piste ciclabili sul territorio, alla tutela dell'inquinamento acustico e soprattutto della pratica della raccolta differenziata di rifiuti urbani. A controbilanciare in positivo si hanno in particolare gli ottimi valori relativi alla produzione di rifiuti urbani, all'estensione delle superfici agricole utilizzate, alla prevalente fragilità ambientale molto bassa ed alla presenza moderata di stabilimenti produttivi particolarmente impattanti. Si evidenzia che risultano positivi anche gli aspetti legati alla composizione della popolazione residente ed alla pressione della rete infrastrutturale in aree protette.



Superficie (km<sup>2</sup>): 420  
Popolazione residente (abitanti): 52103  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>): 124,1

L'economia dell'area attorno al polo di Codroipo si basa sulla piccola e media industria e sul lavoro artigianale diffusi sul territorio e su una articolata rete di servizi a supporto delle strutture produttive. È seguendo questa vocazione che tale realtà ha saputo inserirsi nel contesto produttivo del medio Friuli, consolidando la propria vocazione commerciale e di centro erogatore di servizi. Nel corso degli ultimi decenni esso si è configurato come polo di attrazione nei confronti dei piccoli paesi dell'area, a testimonianza del ruolo residenziale acquisito e favorito anche dalla equidistanza tra i centri di Udine e Pordenone.

La crescita demografica ha permesso a Codroipo di consolidare il proprio ruolo di centro di servizi a prevalenza commerciale. Infatti negli ultimi cinquant'anni, la trasformazione e la riconversione avvenute nel mondo agricolo hanno progressivamente ridimensionato la rilevanza del settore primario e dalle attività industriali ad essa connesse.

Inoltre ulteriore caratteristica di questo STL sono i borghi sviluppati lungo la strada "napoleonica" (S.S. 252 di Palmanova), a testimonianza della tradizione insediativa locale, che vede il susseguirsi di nuclei compatti di piccole e medie dimensioni.

Nei riordini fondiari degli anni '70 - '80 è possibile leggere la distesa continua dei campi orientata in modo uniforme che ha cancellato i segni dell'antico particellare. Forme edilizie e frazionamenti moderni connotati dalla presenza di aziende agricole e impianti industriali hanno annullato l'organizzazione agraria tradizionale dell'area, che resta tuttavia ancora visibile nelle aree adiacenti ai centri abitati.

Il STL, di riferimento al polo di primo livello di Codroipo, si classifica tra quelli a media intensità di relazioni pendolari, con circa 16.000 spostamenti totali interessati, interni al FVG. L'areale denota una marcata prevalenza di spostamenti di scambio con altri sistemi territoriali, in particolare verso l'esterno (il 77% della mobilità totale generata) e prevalentemente con destinazione Udine. La rete degli spostamenti più importanti si configura complessivamente con un elevato numero di relazioni verso l'esterno, alcune anche verso la destra Tagliamento, e dal sistema incentrato su Codroipo quale polo attrattore, fatto salvo la sua relazione prevalentemente inversa con Udine.

#### COMPONENTI TERRITORIALI E STORICO PAESAGGISTICHE

Il STL si presenta come una vasta area prevalentemente pianeggiante. All'interno di essa si individuano tre componenti caratterizzanti il territorio: la tradizione agricola, ancora molto presente nell'economia locale; la presenza di ville storiche di particolare rilievo; la tradizione di attività manifatturiere attualmente rappresentate da realtà produttive metalmeccaniche e chimico-farmaceutiche.

Inoltre si registrano tre livelli identitari e di riconoscibilità del territorio: le terre di risorgive, oratori e pievi, mulini e rogge, e la produzione del formaggio montasio, marchio fortemente legato al territorio codroipese.

Una vasta e fertile zona archeologica tra Codroipo, Camino al Tagliamento e Varmo è stata oggetto di importanti rinvenimenti dell'Età del Ferro e Bronzo.

Lungo l'antico tracciato stradale della romana Crescentia, che costeggiava il Tagliamento, sorgeva un articolato, complesso castellologico (Varmo di Sopra e Varmo di Sotto, Belgrado, Madrisio, etc.), a difendere strategicamente il territorio. Tra i castelli sorti a Varmo vanno ricordati: Castelli di Varmo Superiore e Inferiore; Castellaruto; Castello di Guardiagioiosa; Castello di Floraval.

Varmo conserva i caratteri dell'architettura rurale, nell'impianto urbano dei secoli XVI-XVII, con diversi elementi emergenti, quali case padronali di indubbio interesse storico-artistico.

Ulteriori elementi che caratterizzano il paesaggio sono sicuramente le ville venete, tipologia di residenza sviluppatasi nelle aree agricole dei domini di terraferma della Repubblica di Venezia: infatti nella frazione Passariano si trova villa Manin, l'ultima residenza dei dogi di Venezia in Friuli, al cui interno oggi è presente un progetto di arte contemporanea.

Camino è particolarmente conosciuta per la sua antica tradizione dei maestri organari.

Nella frazione di Glaunicco si possono ammirare degli edifici di particolare interesse storico e architettonico come il Mulino di Glaunicco sul fiume Varmo.

La borgata di Sedegliano si trovava sul tracciato di una strada costruita durante l'impero di Augusto, che da Concordia Sagittaria, passando per Codroipo, si dirigeva a San Daniele e si congiungeva con la Via Julia Augusta.

Vanno considerati inoltre:

- Testimonianze di esperienze novecentesche di pianificazione unitaria di insediamenti e paesaggio agricolo;
- Ville padronali, loro pertinenze e strutture murarie a delimitazione dei campi coltivati (Villa Manin);
- Colonizzazioni agrarie antiche;
- Fiume Stella (di risorgiva) di eccezionale valore paesaggistico e ambientale;

#### Caratteri positivi:

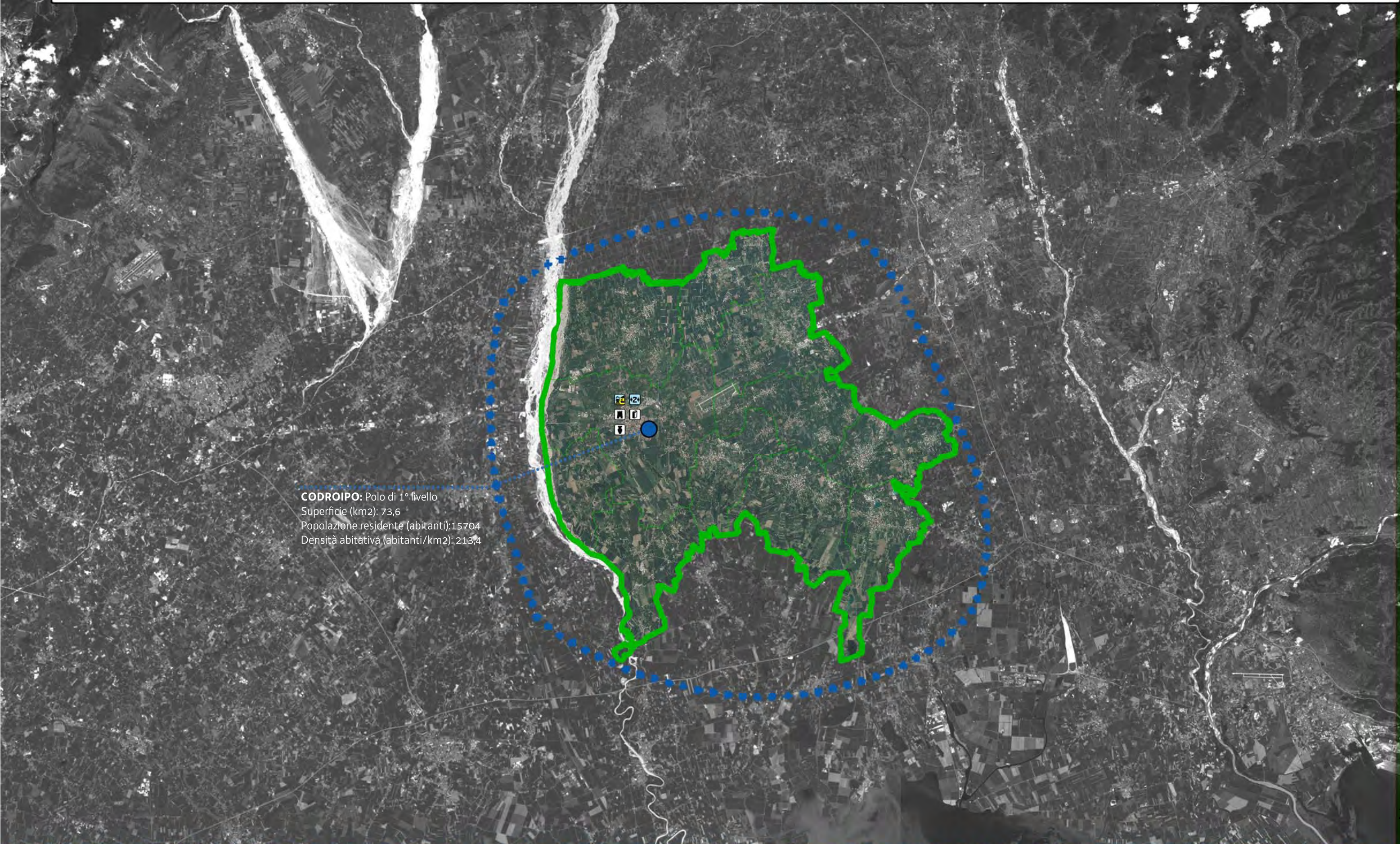
- Rilevanza della produzione agricola e agroalimentare e mantenimento dell'identità rurale del territorio.
- Discreto livello di infrastrutturazione e accessibilità.
- Presenza di attività manifatturiere innovative operanti in settori Medium High Tech.

#### Caratteri negativi:

- Sviluppo di attività industriali e commerciali in prossimità dell'infrastruttura viaria con rilevante trasformazione dei paesaggi e aumento della mobilità privata.
- Problemi di inquinamento e impoverimento dei suoli derivanti dal carattere intensivo dell'agricoltura.

#### Comuni:

Brasiliano  
Bertiolo  
Camino al Tagliamento  
Castions di Strada  
Codroipo  
Lestizza  
Mereto di Tomba  
Mortegliano  
Sedegliano  
Talmassons  
Varmo



.....  
**CODROIPO:** Polo di 1° livello  
Superficie (km2): 73,6  
Popolazione residente (abitanti):15704  
Densità abitativa (abitanti/km2): 213,4



**Sistema territoriale con buona dotazione infrastrutturale caratterizzato in particolare dal passaggio della Pontebbana S.S. 13 e della linea ferroviaria Pordenone-Casarsa-Udine.**

La rete stradale principale si sviluppa su complessivi 266,9 km di cui 68,6 di viabilità di primo livello così come individuata dal Piano regionale di settore (su 60,9 km di strade statali/regionali e 204,2 km di strade provinciali). Non vi è presenza di rete autostradale (se non per un breve tratto di circa 1,8 km che attraversa a sud il comune di Castions di Strada), mentre la rete di I livello definita dal Piano di settore è costituita dalla S.S. 13, dalle S.R. 463 e 252 e dalla S.P. 95 e 10.

Sviluppi: è prevista dal Piano di settore la realizzazione del nuovo collegamento "tangenziale sud di Udine" che ha inizio nei pressi di Basiliano, nonché la riqualificazione (adeguamento e ristrutturazione in sede o con varianti) delle statali e regionali costituenti viabilità di primo livello.

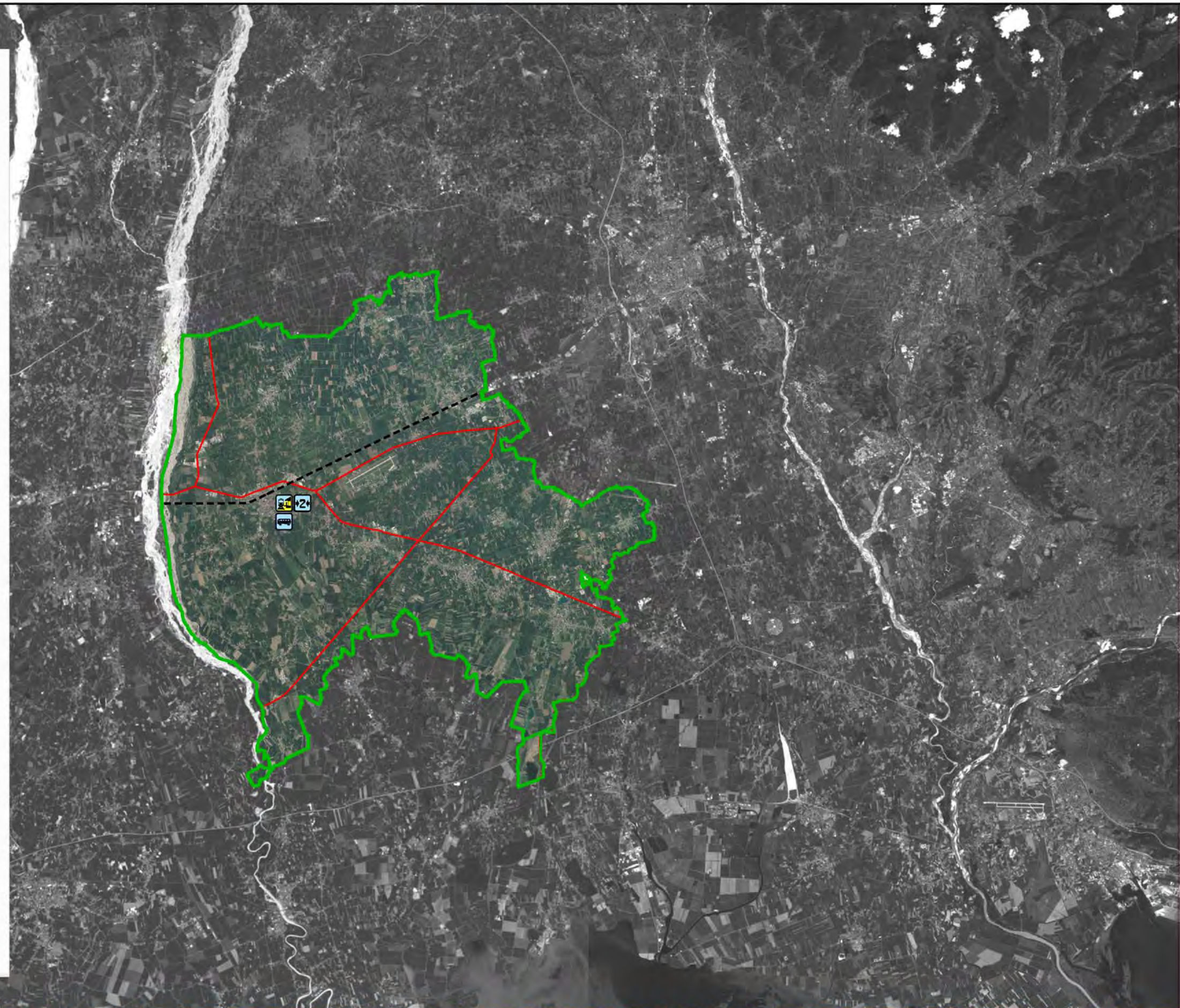
La rete ferroviaria è costituita dalla linea alta Pordenone-Udine.

**CIMR** - Codroipo: è costituito da strutture integrate per quanto riguarda l'interscambio ferro-gomma.

**CICLOVIA** - il territorio è interessato dalla Ciclovía della pianura e del natisone FVG\_4, di cui il tratto da Codroipo verso S.Daniele, per quanto riguarda l'area dell'STL è stato realizzato, i tratti Codroipo-Udine e Codroipo-Palmonava sono da finanziare. E' pure da finanziare la Ciclovía FVG\_3 di collegamento Codroipo-Pordenone e la tratta della FVG\_6 Ciclovía del Tagliamento da Spilimbergo verso Latisana interessante l'STL.

**INFRASTRUTTURE ENERGETICHE** - Sono presenti linee di gasdotti ed elettrodotti aerei.

Per quanto riguarda la banda larga e la previsione di interventi di realizzazione di tali infrastrutture sono previsti diversi interventi finanziati con mutuo regionale sulla linea da Udine verso Pordenone, altre linee nord-sud sono già conferite e una di collegamento Camino al Tagliamento-Rivignano è ancora da aggiudicare.

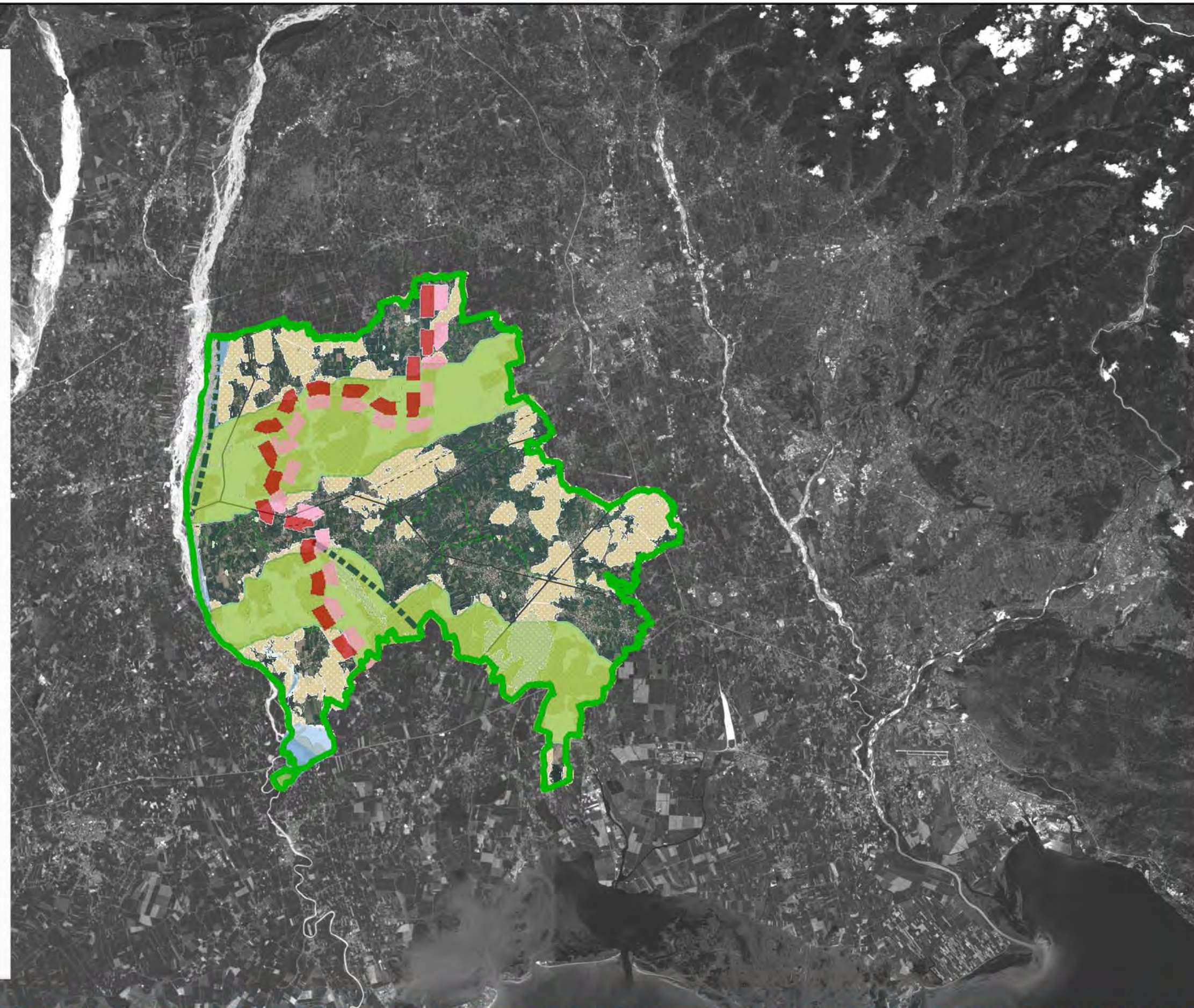


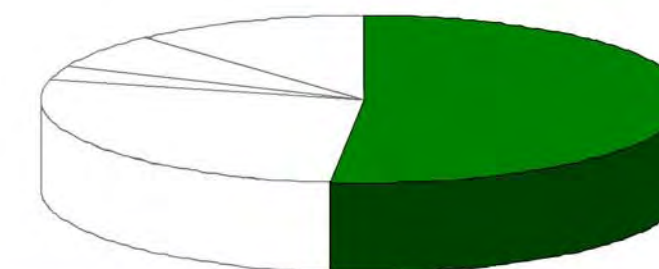
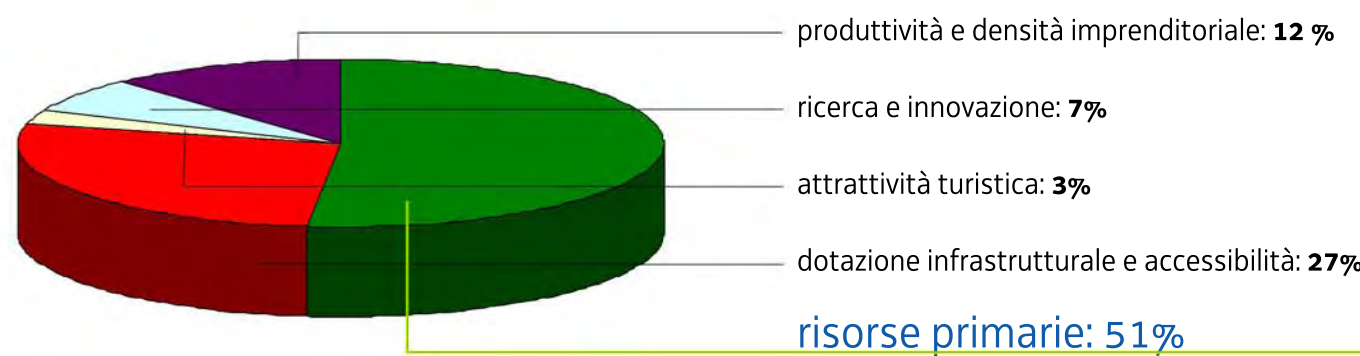


## COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

Biotopo	3,57 km <sup>2</sup>
SIC	8,24 km <sup>2</sup>
Zone Umidie	28,23 km <sup>2</sup>

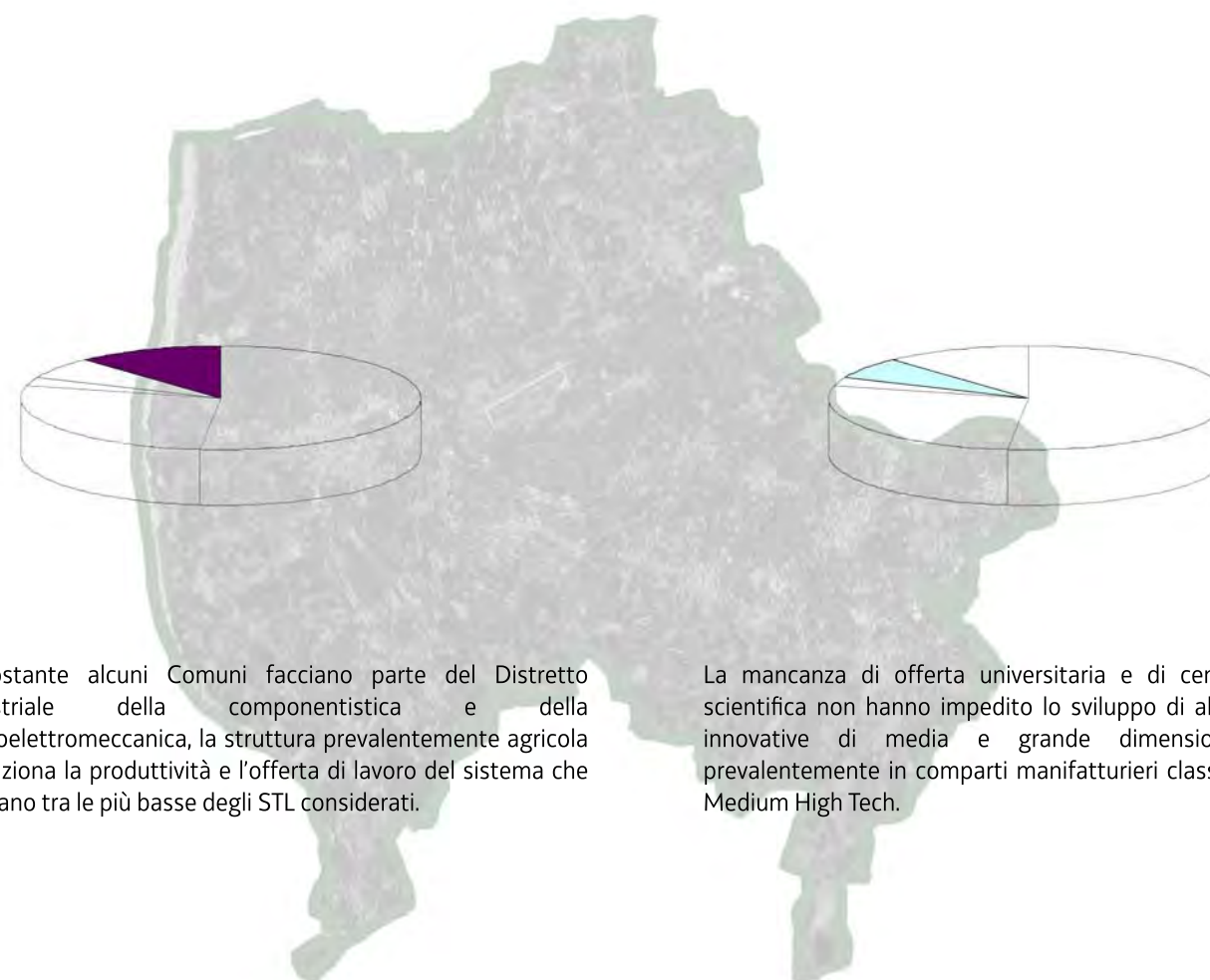
- Permanenza di tracce del paesaggio agrario del passato caratterizzato da una vegetazione magredile ricchissima di specie endemiche, alberature, siepi, boschetti;
- Ultimi frammenti dell'ambiente steppico periglaciale;
- Elevata apertura visiva del paesaggio (prevalenza dell'elemento orizzontale);
- Macchie e popolamenti arbustivi di latifoglie, pascoli e praterie naturali;
- Presenza di rogge medievali e moderne;
- Colture di pregio (frutteti e vigneti specializzati) ed avvicendamento colturale;
- gli ambiti naturalistici prioritari della Palude Moretto, della Palude Selvose, del Bosco di golena del Torreano, e delle Risorgive dello Stella;
- il connettivo ecologico prioritario del Bosco Boscat;
- la rete ecologica delle acque dei fiumi Tagliamento, Stella, Corno e Cormor e dei laghetti artificiali (ex cave) nel comune di Castions di Strada;
- presenza di lembi di connettivo ecologico;
- le sedi di strutture pubbliche di gestione (strutture attrezzate e aree ripristinate connesse alla rete ecologica) di Bertiole.





### tematica settoriale prevalente: RISORSE PRIMARIE

Notevole peso del settore agricolo, che raggiunge il massimo registrato a livello regionale, e rilevante sviluppo dell'agroalimentare, secondo soltanto al sistema di San Daniele, grazie soprattutto alla concessione della denominazione di origine controllata Friuli Grave a diversi vigneti dell'area vasta.

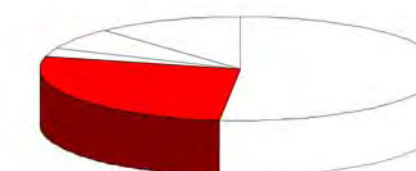


Nonostante alcuni Comuni facciano parte del Distretto industriale della componentistica e della termoelettromeccanica, la struttura prevalentemente agricola condiziona la produttività e l'offerta di lavoro del sistema che risultano tra le più basse degli STL considerati.

La mancanza di offerta universitaria e di centri di ricerca scientifica non hanno impedito lo sviluppo di alcune imprese innovative di media e grande dimensione operanti prevalentemente in comparti manifatturieri classificabili come Medium High Tech.



Limitata rilevanza turistica ascrivibile alla mancanza di risorse naturali e alla scarsa dotazione di attrattori storico-culturali.

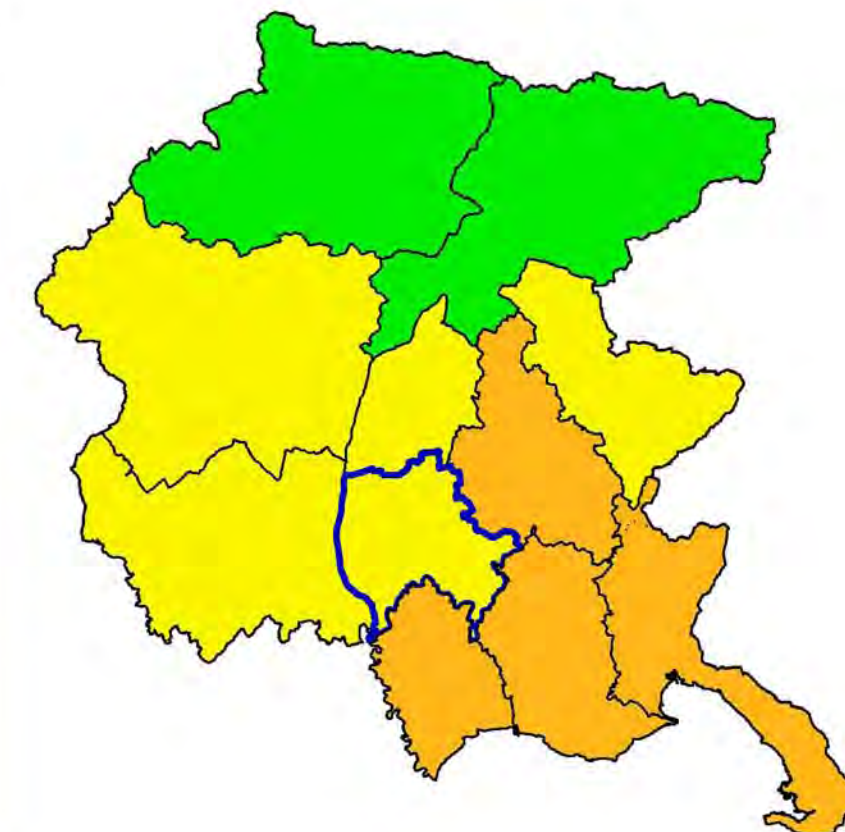


La discreta infrastrutturazione viaria e ferroviaria e la vicinanza all'aeroporto internazionale di Venezia consentono al sistema un buon livello di accessibilità nonostante la mancanza di strutture logistiche.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Sufficiente	-0,3
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Ottimo	+1,8
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Pessimo	-2
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Scadente	-1
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Sufficiente	0
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-0,91
Certificazioni ISO 14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Sufficiente	-0,36
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Pessimo	-2
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Ottimo	+1,5
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Sufficiente	0
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Sufficiente	0
Produzione di rifiuti urbani	Variazione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Ottimo	+1,2
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Ottimo	+1,5
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Scadente	-0,64
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Sufficiente	0
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Sufficiente	-0,45
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Sufficiente	0

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Sufficiente	Sufficiente
<b>+0,02</b>	<b>+0,17</b>



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta articolata attorno al polo di Codroipo si caratterizza per un giudizio complessivo sufficiente, cui si giunge sia attraverso l'applicazione della mera media aritmetica, sia mediante la scelta di una media di giudizio ponderato. A caratterizzare il bilancio ambientale sono prevalentemente gli indicatori giudicati sufficienti (8 sui 17 totali), controbilanciati da 5 indicatori valutati negativamente (2 pessimi e 3 scadenti) e soprattutto da 4 indicatori molto positivi (4 ottimi). L'area vasta presenta caratteristiche ambientali di media qualità, associate a giudizi sufficienti, in relazione alla presenza di stabilimenti produttivi soggetti a rischio di incidente rilevante, alla pressione delle reti infrastrutturali in aree protette, all'impermeabilizzazione del suolo dovuta alla presenza di insediamenti, alla pressione antropica ed alla composizione della popolazione: risultano sufficienti, anche se non del tutto, i giudizi riguardanti l'età della popolazione, la tutela dall'inquinamento acustico e il numero di certificazioni ambientali ISO 14001, che diviene scadente per le registrazioni EMAS. Scadenti risultano anche i valori degli indicatori inerenti la presenza di stabilimenti industriali particolarmente impattanti (soggetti ad autorizzazione integrata ambientale) e l'esistenza di piste ciclabili nell'ambito dell'area vasta. La prevalenza sul territorio di un valore ecologico molto basso e la scarsa presenza di superfici boscate incidono in modo significativamente negativo nel bilancio ambientale. A controbilanciare in modo molto positivo il bilancio contribuiscono l'alta estensione di superfici agricole utilizzate, un'alta percentuale del territorio caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa e ottimi valori inerenti la produzione di rifiuti urbani e la raccolta differenziata.





Superficie (km<sup>2</sup>): 523  
Popolazione residente (abitanti): 220395  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>): 421,4

L'assetto strutturale del STL ha come polo centrale la città di Udine che si sviluppa secondo uno schema radiocentrico e che attrae su di sé in modo capillare i comuni confinanti, influenzandone la crescita insediativa attraverso la tendenziale formazione di conurbazioni. Infatti i sottosistemi territoriali collegati fisicamente alla città, principalmente a nord, a sud ed ovest, con l'insieme dei Comuni limitrofi costituiscono quello che può essere definito come sistema urbano udinese, mentre i comuni dotati di propria identità storica, economico - produttiva, ma facenti comunque parte, per legami fisici e relazionali, del sistema udinese (si tratta dell'area del manzanese e tarcentino) territori che, pur avendo proprie centralità e dinamiche relazionali, hanno una forte contiguità con la città di Udine proprio perché le loro dimensioni di sviluppo si innestano nella direzione di un collegamento con la città.

Inoltre il STL è completamente caratterizzato, sotto il profilo infrastrutturale, da un sistema ortogonale di tangenziali che costituiscono l'ossatura portante di tutto il sistema.

Il ruolo di Udine è quello di Città di servizi grazie alla ormai consolidata presenza di strutture sociali collettive di livello territoriale.

La pressione delle attività antropiche incide sul sistema agricolo, che è soggetto a una costante erosione da parte dei nuovi insediamenti residenziali e produttivi e delle attrezzature pubbliche.

Le attività produttive, prevalentemente di piccola-media dimensione, sono generalmente localizzate presso le principali direttrici viarie e i nodi infrastrutturali.

I grandi centri commerciali sono attestati lungo la viabilità principale, in prossimità dei confini comunali.

Il STL con quasi 77.000 spostamenti, risulta il primo regionale in quanto a mobilità sistemica nel FVG originata e attratta complessiva, ed si contraddistingue quindi per l'alta intensità di relazioni pendolari. Si caratterizza anche per l'elevato numero di spostamenti interni rispetto quelli generati (73%), ma soprattutto per l'entità di quelli in accesso all'areale: oltre 33.000 destinazioni verso l'areale rappresentano un valore di ordine superiore rispetto gli altri sistemi territoriali, connotando il STL come quello a più forte carattere attrattivo nel FVG. Le principali relazioni sono impostate in destinazione su Udine, primo comune regionale in quanto a spostamenti totali e attratti, primariamente a partire dai territori di cintura, passando per le polarità di rilievo di cintura più ampia fino ad arrivare alle connessioni con i comuni capoluogo.

## COMPONENTI TERRITORIALI E STORICO PAESAGGISTICHE

Udine possiede il ruolo e la gerarchia di polarità storico-insediativa multifunzionale; dopo la II Guerra Mondiale, essa fu interessata da un notevole incremento industriale, conservando al tempo stesso molto bene il suo nucleo medioevale, che presenta notevoli bellezze artistiche. Il più insigne complesso monumentale di Udine è collocato nella piazza della Libertà. Il complesso si articola nelle seguenti opere monumentali: la gotica Loggia del Lionello o Palazzo Comunale (1448); la Loggia rinascimentale di San Giovanni (1553), con l'annessa cappella; la Torre dell'Orologio e la fontana.

Un altro importante complesso è costituito da: il Duomo, di linee romanico-gotiche, con il rustico campanile incompiuto; l'adiacente Oratorio della Purity (1757), che conserva importanti affreschi di Tiepolo.

Attorno alla sua conurbazione, vi è una concentrazione di aree e i centri urbani a dominanza storica, culturale e archeologica: Tarcento, Cassacco, Tricesimo, Reana del Rojale, Povoletto, Remanzacco, Moimacco, Premariacco, Buttrio, Manzano, San Giorgio al Natisone, Pavia di Udine, Pozzuolo, Campoformido, Martignacco e Pagnacco.

Degne di nota per i loro pregi artistici sono le ville ed i loro parchi e pertinenze tra Buttrio e Manzano, tra le quali le seguenti, vincolate ai sensi dalla L. 1089/39 e del D.Lgs. 42/2004: Villa Morpurgo, Villa Toppo Florio e parco archeo-botanico, Villa Florio Danieli, Villa Tellini, Villa Dall'Asta-Masetti-Zanini; Casa D'Attimis-Maniago.

Manzano è un insediamento storico caratterizzato da una notevole quantità di impianti di rilevante importanza storico-culturale d'età tardo medioevale e soprattutto dell'età dell'Umanesimo e del Rinascimento: i ruderi del castello di Manzano del XIII - XV; la casa-forte di Sdricca di Sotto; i ruderi della torre circolare di Sdricca di Sopra, risalente al XV - XVII sec.; i ruderi della torre dei Ronchi di Manzano del XVI sec.; i ruderi di bastione circolare di Ronchi di Rosazzo.

Tarcento è posta su un territorio collinare, ricco di antichi castelli medioevali, che fin dalle loro origini hanno rivestito contemporaneamente funzioni difensive e quelle residenziali (dimore patrizie fortificate). Tra questi, vanno ricordati: il castello inferiore di Coia, ruderi di maniero del XIV-XVI sec., valorizzati da un ottimo stato manutentivo; le tracce del castello superiore di Coia, del XIV sec.

Numerose risultano le tracce ed i ruderi di architettura militare articolata e complessa, all'interno o corrispondenti ai tessuti urbani medioevali (borghi fortificati o loro componenti). Di simil fattura è Tricesimo, ove le numerose ville tra cui Villa Rubeis Masieri e Villa Tartagna con parco attiguo, fanno da contorno al complesso del castello cinquecentesco, con una cappella gentilizia e una cinta muraria, munita di torri sia ai vertici delle mura, sia lungo i lati.

Borghi fortificati e strutture attigue e l'architettura militare minore sono rappresentate da: la cortina di Tricesimo, parzialmente integra in discreto stato di manutenzione, risale al XIII-XIV sec.; la centa di Fraelacco, parzialmente integra ed in discreto stato di manutenzione risalente ai secc. XIII-XVII; la casa-forte di Pavona, in Leonacco, risalente al XV-XX perfettamente integra e valorizzata da una buona manutenzione.

Da ricordare infine:

- Tracce del castello di Luseriaco, del XIII-XVIII sec.; Castelpagano, risalente ai secc. XIV-XVI;
- Centuriazione cosiddetta di Tricesimo: è riferita al territorio compreso tra Tricesimo e Reana del Roiale, dove sono localizzati i resti meglio conservati della pianificazione romana;
- sacrario di Pozzuolo;
- gli immobili e aree di notevole interesse pubblico (ai sensi del D. lgs 42/2004) della Roggia Cividina, delle Rogge di Udine e Palma, del Rovello di Pradamano, dei parchi urbani di Udine, e di San Giovanni al Natisone e del fiume Natisone;
- Castelli e borghi di matrice castellana usualmente in siti di notevole valore panoramico;
- pregevoli esempi di edilizia rurale tradizionale sparsa.

### Caratteri positivi

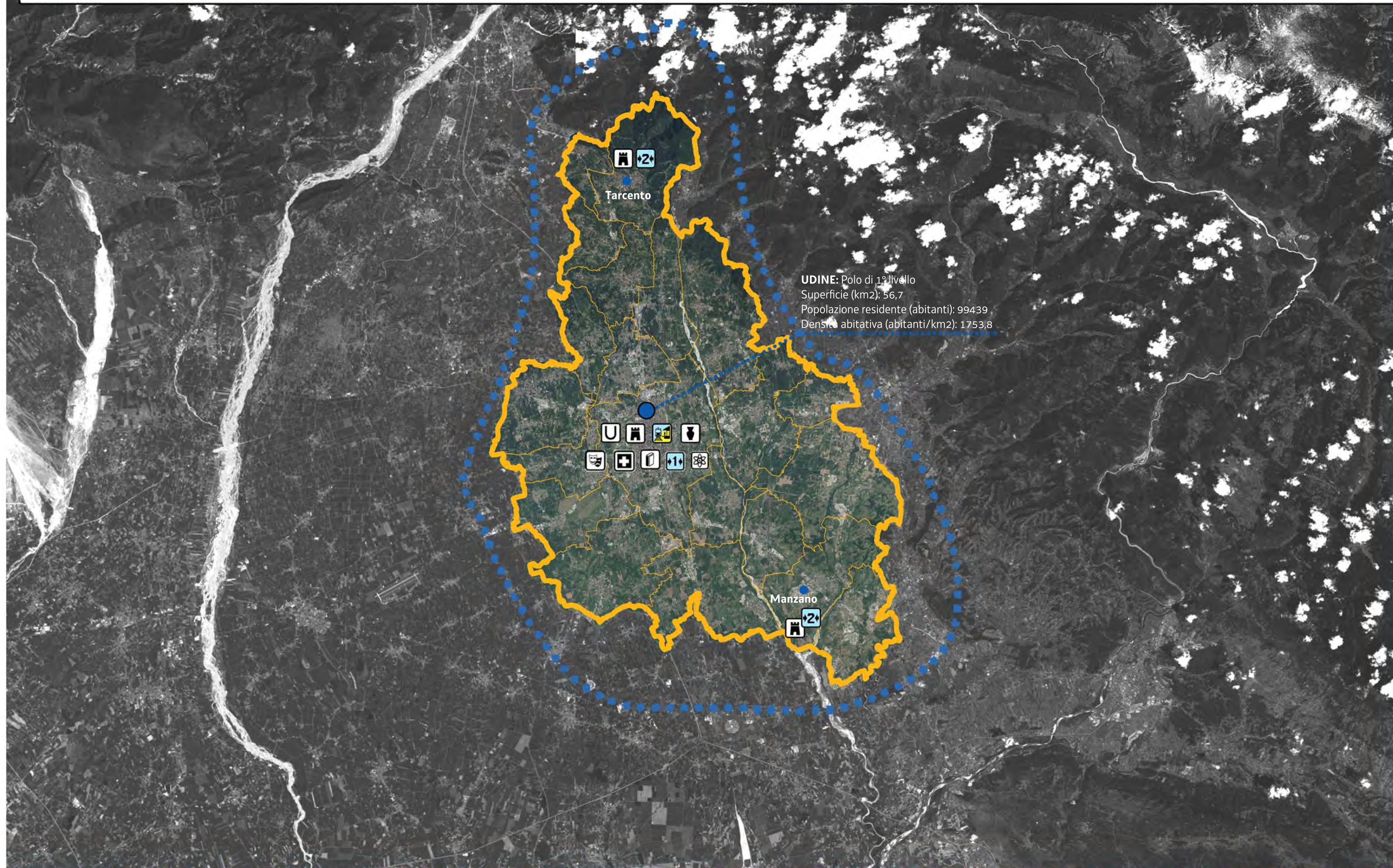
- Rilevante offerta formativa Università di Udine e politiche di valorizzazione del sistema della ricerca attraverso l'implementazione del progetto Friuli Innovazione e la costituzione del Parco scientifico e tecnologico Luigi Danieli di Udine
- Elevato dinamismo imprenditoriale, notevole produttività e offerta di posti di lavoro.
- Eccellente infrastrutturazione e accessibilità del territorio.
- Possibilità di sviluppare la limitata offerta turistica tramite la valorizzazione delle risorse storico-culturali ed enogastronomiche dell'area.

### Caratteri negativi

- Modello insediativo dispersivo, che produce consumo di suoli agricoli che potrebbero essere sfruttati a livello produttivo e perdita di identità rurale ed ambientale.
- Sviluppo di attività industriali e commerciali in prossimità dei nodi infrastrutturali con rilevante trasformazione dei paesaggi e aumento della mobilità privata.
- Spostamento di ampie fasce della popolazione dalle aree più centrali della città alle zone periferiche, più economiche ma egualmente dotate di servizi, con conseguente trasformazione del ruolo dei centri storici da uso residenziale a sede del terziario.
- Diffusione insediativa esterna ai poli maggiori che estendendosi a centri minori e borghi esterni crea conurbazioni non pianificate.

### Comuni:

Buttrio  
Campoformido  
Cassacco  
Magnano in Riviera  
Manzano  
Martignacco  
Moimacco  
Pagnacco  
Pavian di Prato  
Pavia di Udine  
Povoletto  
Pozzuolo del Friuli  
Pradamano  
Premariacco  
Reana del Rojale  
Remanzacco  
San Giovanni al Natisone  
Tarcento  
Tavagnacco  
Tricesimo  
Udine





**STL compenetrato da una densa rete infrastrutturale ferroviaria e viaria i cui potenziamenti previsti danno risposta alle intense relazioni interne e attrattive dell'areale.**

La rete stradale principale si sviluppa su complessivi 380,3 km di cui 26,6 di autostrade/raccordi e 68,8 di viabilità di primo livello così come individuata dal Piano regionale di settore (su 107,5 km di strade statali/regionali e 246,2 km di strade provinciali). La rete autostradale è costituita dalla A23. La rete di I livello definita dal Piano di settore è costituita dal sistema viario tangenziale e di circonvallazione di Udine e dalle principali arterie collegate a questo come le S.S. 13 e 54, le S.R. 56, 352 e 464.

Sviluppi: è prevista dal Piano di settore la realizzazione dei nuovi collegamenti "tangenziale sud di Udine" e "Manzano-Palmanova-A4", nonché le riqualificazioni, in sede o in variante, di alcuni tratti della viabilità di primo livello, come la S.S. 13 a nord di Udine, la S.R. 56 e la tangenziale est di Udine.

La rete ferroviaria è composta da un sistema di linee che convergono nella stazione di Udine: la linea alta Pordenone-Udine-Gorizia, il collegamento Udine-Cervignano, la tratta Udine-Tarvisio, la linea Udine-Cividale e la linea di cintura di Udine. Il Piano di settore individua inoltre i raccordi funzionali in prossimità a Udine.

Sviluppi: nell'areale trova passaggio il Corridoio Adriatico Baltico, lungo il percorso Tarvisio-Udine-Cervignano, ed è previsto, quale intervento connesso alla realizzazione della linea AV/AC Portogruaro-Ronchi, il raddoppio della Udine-Palmanova-Cervignano.

**CIMR** - Udine: è costituito da strutture esistenti dedicate all'interscambio ferro-gomma ubicate non in stretta contiguità.

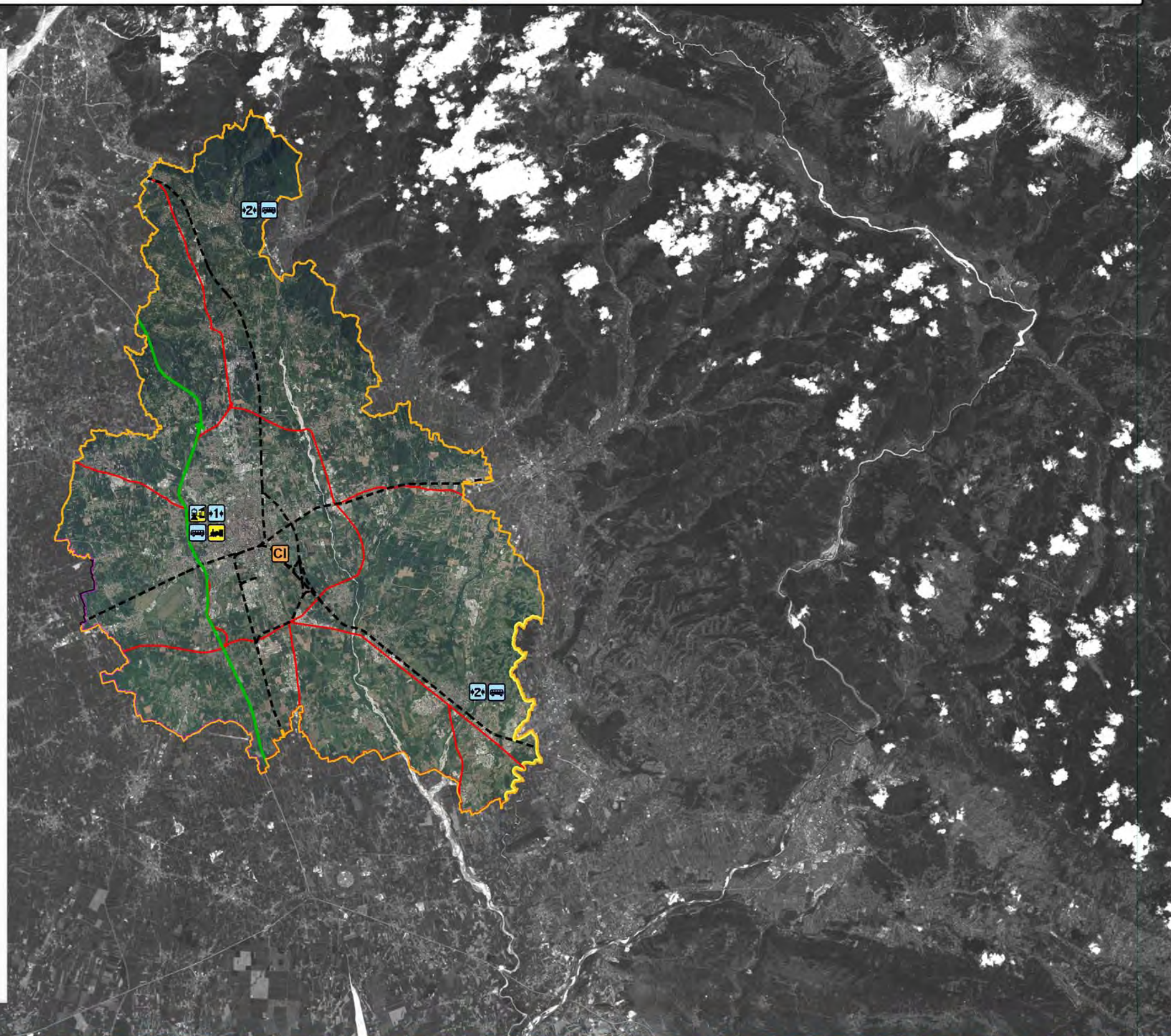
**CICLOVIE** - la Ciclovia ReCIR del Collio, di collegamento tra Cividale e Gorizia, per il tratto interessante il territorio dell' STL, è in fase di realizzazione, mentre il tratto da Cividale verso Gemona è ancora da finanziare. La Ciclovia Alpe Adria è in fase di costruzione nel tratto da Udine verso Palmanova mentre è già stato realizzato il tratto da Udine verso Gemona. Infine il tratto Ciclovia della pianura e del Collio è stato realizzato da Udine verso Cividale mentre è da finanziare il tratto Udine-Villa Manin.

**LOGISTICA** - Udine: dotata di Stazione merci.

**INFRASTRUTTURE ENERGETICHE** - Il territorio dell' STL è attraversato dall' oleodotto TAL che prosegue fino in Austria. Sono presenti inoltre linee di gasdotti ed elettrodotti aerei. E' previsto il completamento della rete di telecomunicazione a banda larga.

**INDIRIZZI SPECIFICI PER LE AZIONI IN AREA VASTA:**

- favorire la realizzazione dei Corridoi europei Adriatico-Baltico e Mediterraneo nel rispetto della sostenibilità ambientale, minimizzando e compensando l'impatto sull'ambiente (v. tabella azioni PGT: 1.1.1);
- valutare i possibili sviluppi del territorio nella prospettiva del potenziamento del collegamento ferroviario Udine-Palmanova-Cervignano e del nodo di Udine e cintura anche al fine di una intensificazione dei servizi e dello sviluppo di un sistema ferroviario metropolitano che favorisca in via prioritaria l'utilizzo del treno, nonché un adeguato livello di connettività tra poli di primo livello (v. tabella azioni PGT: 1.1.1 e 1.2.3).

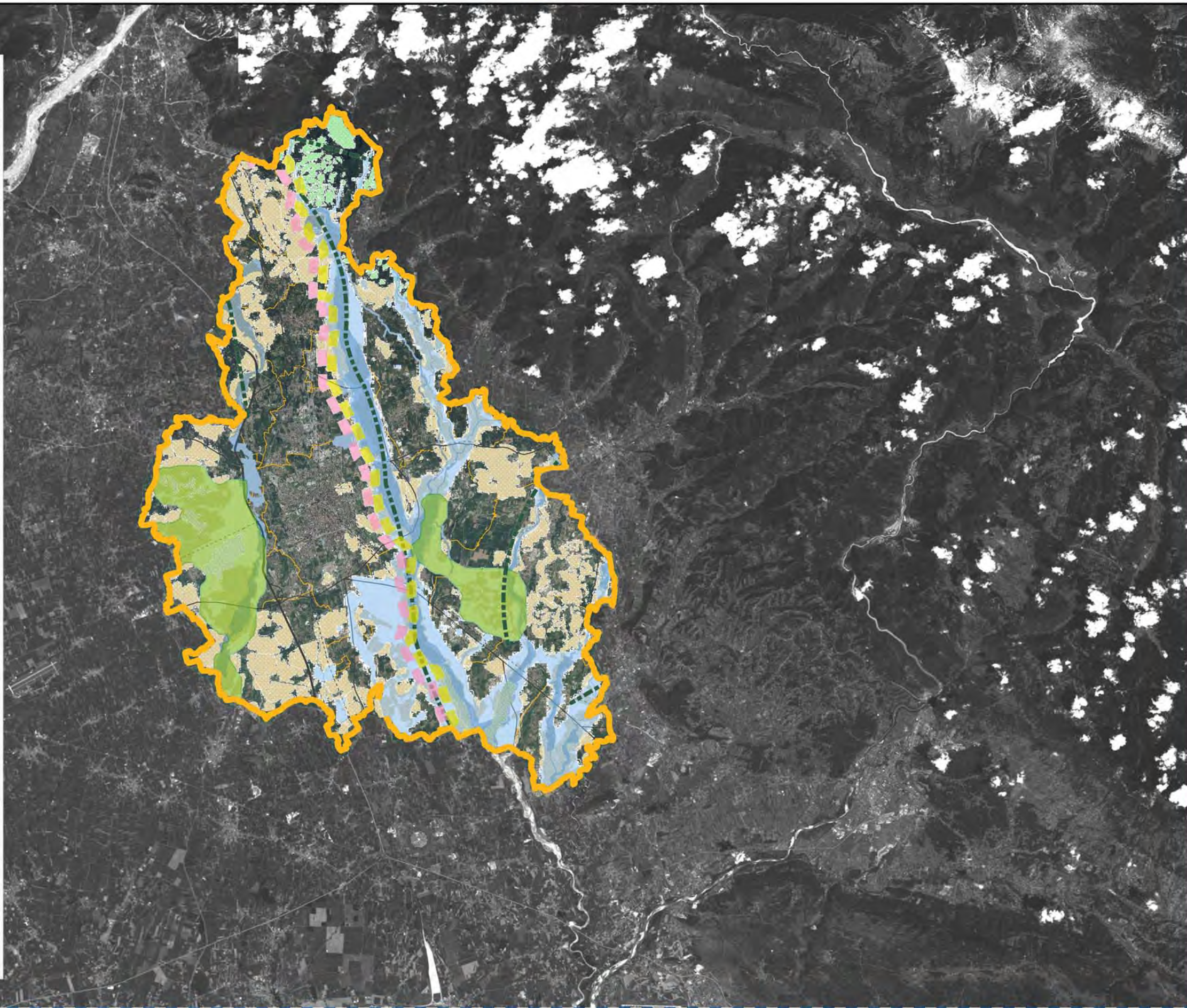


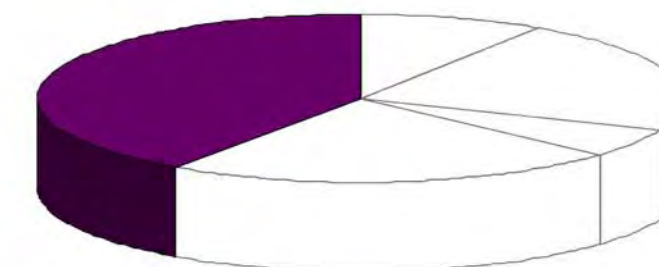
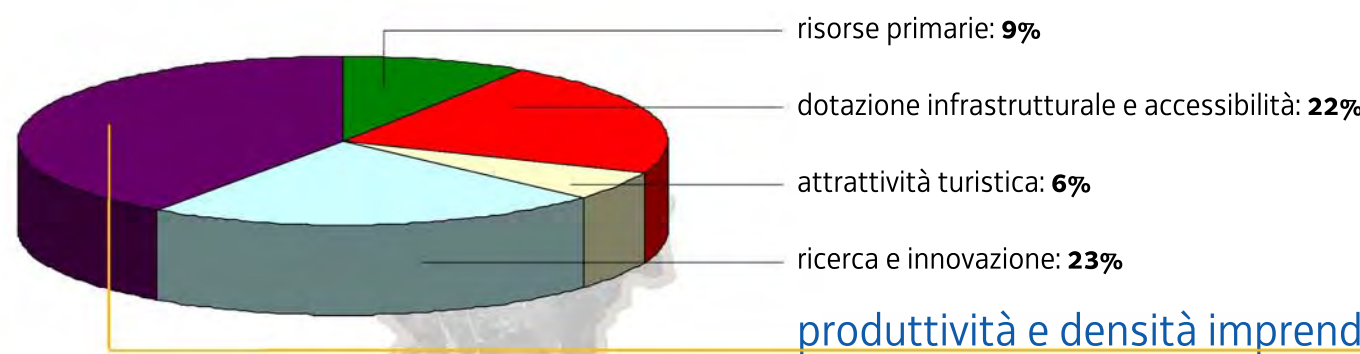


**COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE:**

<b>Biotopo</b>	<b>1,74 km<sup>2</sup></b>
<b>SIC</b>	<b>5,54 km<sup>2</sup></b>
<b>Zone Umide</b>	<b>3,92 km<sup>2</sup></b>

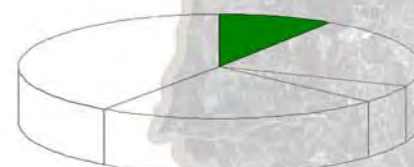
- Prevalenza di morfologia pianeggiante, interrotta da modesti rilievi;
- Tipico reticolo idrografico di pianura, formato da un fitto sistema di canali e rogge artificiali, da corsi fluviali incisi nei conglomerati (Natisone) o abbondantemente alluvionati;
- Presenza di macchie arboree o boschetti (prevalenza di robinia) in piccole aree marginali;
- Presenza di prati stabili nelle pertinenze fluviali ( Torre, Natisone, Cormor);
- Tra le colline di Buttrio e Rosazzo scorrono i fiumi Judrio e Natisone, con alvei di media ampiezza, alluvionati con prevalenza di ghiaie alluvionate e di sabbie e limi frammischiate a ghiaie;
- Copertura vegetale (sui versanti delle colline di Buttrio) in alternanza tra bosco ceduo, robinia (dominante) e vigneto specializzato;
- Presenza locale di piante ornamentali(, cipresso, pino domestico) su crinali, e spesso in presenza di dimore storiche o centri di culto;
- Gli ambiti naturalistici prioritari dei magredi di Campoformido, dei prati del Beato Bertrando del Lavia, del Bosco di Rocca Bernarda, della torbiera presso Modoletto (in parte), della torbiera di Lazzacco (in parte) e della torbiera di Chichinot;
- La rete ecologica delle acque dei fiumi Torre, Cormor, Natisone (in parte) e Malina;
- Presenza di lembi di connettivo ecologico soprattutto nella parte occidentale e settentrionale del STL, presenza di connettivo ecologico montano nell'area collinare del comune di Tarcento.





### tematica settoriale prevalente: PRODUTTIVITA' E DENSITA' IMPRENDITORIALE

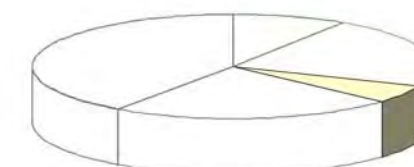
La profonda diffusione della cultura del lavoro e dell'impresa ha dato vita ad un sistema produttivo forte e dinamico, caratterizzato dai livelli di produttività e offerta di lavoro più elevati della regione. La struttura produttiva si basa principalmente sui servizi, anche se permangono importanti realtà manifatturiere organizzate nei distretti della sedia di Manzano e delle tecnologie digitali di Tavagnacco.



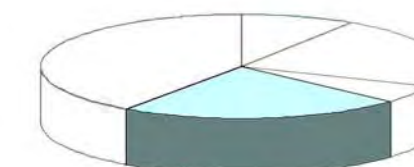
Negli ultimi decenni, lo sviluppo del comparto manifatturiero e, successivamente, la crescita dei servizi hanno modificato profondamente il sistema produttivo dell'area Udinese relegando il ruolo dell'agricoltura e del settore agroalimentare ad un ruolo di secondo piano.



Nonostante manchino terminali intermodali per il trasporto merci, l'infrastrutturazione stradale e ferroviaria è molto buona e garantisce al territorio valori di accessibilità tra i più alti in regione.



La discreta rilevanza turistica appare legata essenzialmente alla dotazione storico-architettonica di Udine e alla presenza di alcuni castelli e siti relativi alla Grande Guerra. L'importante vocazione enogastronomica dell'area potrebbe altresì essere sfruttata per integrare un'offerta turistica al momento limitata con la promozione dei caratteri identitari del territorio, in modo da sviluppare un nuovo tipo di ricettività legata al benessere e alla qualità della vita.

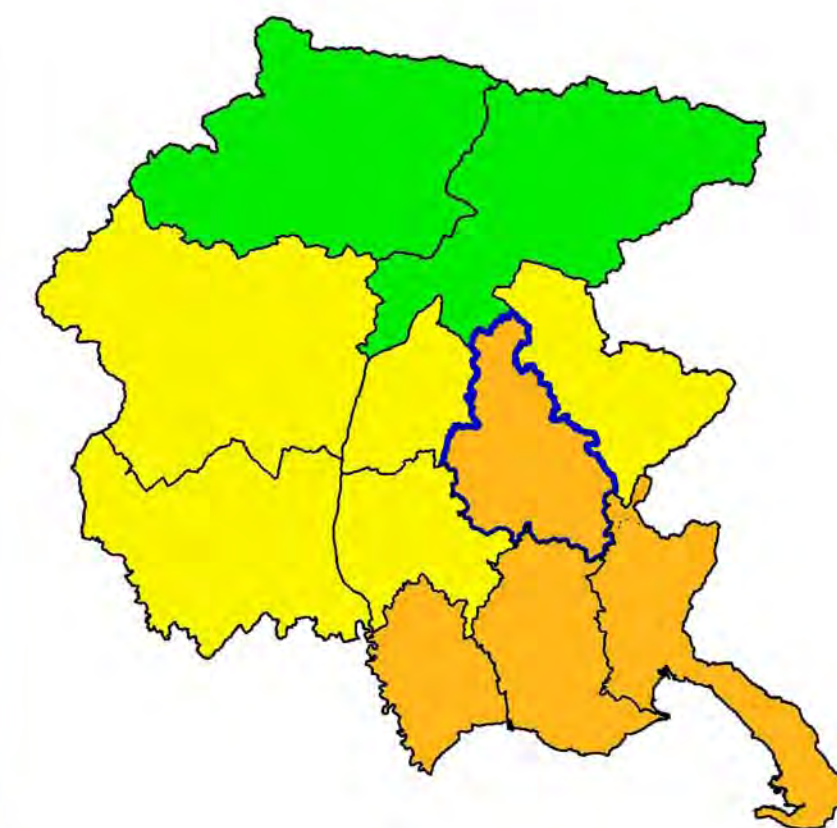


Importante offerta universitaria e buona dotazione di centri di ricerca scientifica ma limitata diffusione di attività produttive High Tech. Necessità di sostenere l'interazione tra il mondo della ricerca ed il settore produttivo in modo da sviluppare attività ad elevato valore aggiunto e ridurre l'incidenza dei settori maturi.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Sufficiente	+0,3
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Ottimo	+1
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Pessimo	-2
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Pessimo	-2
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Pessimo	-2
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-0,76
Certificazioni ISO14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Sufficiente	+0,1
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Pessimo	-1,06
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Ottimo	+1,3
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Sufficiente	+0,05
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Pessimo	-2
Produzione di rifiuti urbani	Variazione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Buono	+1
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Buono	+1
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Sufficiente	-0,24
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Sufficiente	0
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Sufficiente	-0,48
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Scadente	-1

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Scadente	Sufficiente
-0,53	-0,13



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta che si incentra sul polo di Udine si caratterizza per un giudizio complessivo sufficiente, applicando la media matematica: considerando la media di giudizio ponderato, invece, il bilancio complessivo si assesta su un giudizio scadente. Il giudizio prevalente degli indicatori di bilancio risulta essere sufficiente (con 6 indicatori sui 17 totali), ma complessivamente gli indicatori giudicati negativamente sono in numero maggiore (7 sui 17 componenti il core-set, di cui 2 scadenti e ben 5 giudicati pessimi). A controbilanciare la valutazione ambientale dell'area vasta si hanno 2 indicatori giudicati buoni e 2 giudicati ottimi.

L'area vasta presenta aspetti ambientali di media qualità, associati a giudizi sufficienti, in relazione all'età della popolazione residente, alla presenza di attività certificate ISO 14001, alla pressione antropica media caratterizzante la maggior parte del territorio considerato e alla pressione esercitata da parte della rete infrastrutturale sulle aree protette: sono stati giudicati sufficienti, anche se non pienamente, i valori degli indicatori attinenti alla presenza di piste ciclabili e alla tutela dall'inquinamento acustico. Incidono piuttosto negativamente sul bilancio ambientale la bassa presenza di aree boscate, l'alta percentuale del territorio caratterizzata da valore ecologico molto basso, la superficie impermeabilizzata di molto superiore al valore medio regionale e la presenza di attività industriali particolarmente impattanti o rischiose. Scadenti risultano i giudizi per gli indicatori connessi al numero di attività registrate EMAS e alla composizione della popolazione. A controbilanciare in positivo concorrono i buoni valori degli indicatori che descrivono il settore della gestione dei rifiuti urbani e gli ottimi valori relativi all'utilizzo di superfici agricole, nonché alla alta percentuale di territorio caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa.



Superficie (km<sup>2</sup>): 322.4  
Popolazione residente (abitanti): 49754  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>): 154.3

San Daniele è il polo che fa parte del circuito "Cittaslow", Rete Internazionale delle Città del Buon Vivere ed è sede del Distretto industriale agroalimentare. Il tessuto produttivo locale fa di San Daniele un polo importante e assolutamente all'avanguardia in grado di soddisfare particolari esigenze non solo locali, ma anche a livello internazionale. All'interno del sistema territoriale sono localizzati numerosi centri urbani di piccole dimensioni che fungono da satelliti al polo di primo livello, oltre che sistemi di borghi, insediamenti pedemontani composti da grandi e piccoli centri, ed infine una concentrazione di aree urbanizzate caratterizzate dalla presenza di grandi insediamenti terziari. Il bordo meridionale dell'anfiteatro morenico del Tagliamento è caratterizzato da aree bonificate e coltivate (colture intensive). Persiste un sistema di borghi fortificati, castelli, residenze agricole accanto ad edilizia sparsa. Il territorio è in gran parte utilizzato a fini agricoli. Vi è anche un fiorente allevamento bovino e suino con relativa industria. Numerosi sono gli insediamenti industriali, di piccole e medie dimensioni, specializzati nei comparti meccanico, chimico, tessile e alimentare. Il STL, di riferimento al polo di primo livello di San Daniele, si classifica tra quelli a media intensità di relazioni pendolari, con poco più di 17.000 spostamenti totali interessati, interni al FVG. L'areale denota la prevalenza (67% del flusso generato) di spostamenti di medio alta importanza verso i sistemi territoriali orientali, in particolare con destinazione il capoluogo di Udine e secondariamente con il polo esterno di primo livello di Gemona. A livello inferiore il sistema di relazioni, soprattutto interne, convergono sul polo di San Daniele e sui collegamenti ai poli minori tra cui Osoppo, Majano e Buja.

## COMPONENTI TERRITORIALI E STORICO PAESAGGISTICHE

L'STL è connotato da un alto valore paesaggistico in quanto è costituito da sistema di borghi fortificati, castelli, residenze agricole posti sui colli in posizione panoramica e ben conservati, che si contrappongono all'edilizia sparsa e agli insediamenti lineari del sistema pedecollinare e alle più recenti conurbazioni.

All'interno dell'ambito sono localizzati centri urbani a dominanza storica, culturale e archeologica e i borghi di elevata dominanza paesaggistica soprattutto nell'area delle colline moreniche tra S. Daniele e Colloredo di Monte Albano.

San Daniele del Friuli, nota per il suo castello e le ville nobiliari, ospita tra l'altro una delle più prestigiose biblioteche d'Italia nonché la più antica del Friuli Venezia Giulia: la Biblioteca Guarneriana; il patrimonio storico-monumentale del comune di Colloredo di Montalbano è rappresentato soprattutto dai diversi manieri, tra i quali si distingue il Castello di Colloredo.

Inoltre il colle di Osoppo è noto per un'altra concentrazione di manufatti bellici ma anche perché rappresenta una della più complete realtà del patrimonio paleontologico della regione.

Inoltre si segnalano i siti diffusi di interesse storico e archeologico di Treppo Grande, Buja, Majano, Ragogna, Dignano, Flaibano, Coseano, S. Vito di Fagagna, Fagagna, Rive D'Arcano, Moruzzo, nonché gli immobili e aree di notevole interesse pubblico (ai sensi del D. lgs 42/2004) di San Daniele del Friuli e dei terreni circostanti, della collina del Cardinale di Fagagna, e del Borgo di Santa Margherita del Gruagno di Moruzzo.

Il territorio è unico per l'elevata specificità delle produzioni agroalimentari, tra cui il Prosciutto di San Daniele, il cui Consorzio è parte integrante delle tradizioni locali.

### Caratteri positivi:

- Produzione agroalimentare di eccellenza che garantisce una notevole competitività nazionale ed internazionale.
- Sistema collinare con caratteristiche paesaggistico-ambientali di pregio.
- Territorio omogeneo dal punto di vista ambientale e identitario.

### Caratteri negativi:

- Completa mancanza di infrastrutturazione ferroviaria quindi limitati livelli di accessibilità anche per il Comune di San Daniele, polo di primo livello del sistema.
- Incapacità di sviluppare un'offerta turistica che integrando la vocazione agroalimentare con le risorse ambientali e storico-culturali dell'area riesca ad incrementarne la domanda turistica.

### Comuni:

Buja  
Colloredo di Monte Albano  
Coseano  
Dignano  
Fagagna  
Flaibano  
Majano  
Moruzzo  
Osoppo  
Ragogna  
Rive d'Arcano  
San Daniele del Friuli  
San Vito di Fagagna  
Treppo Grande.



REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA

Piano  
Governò  
Territorio



STL 06

6.a - componenti territoriali :  
rete policentrico insediativa

**SAN DANIELE DEL FRIULI:** Polo di 1° livello  
Superficie (km<sup>2</sup>): 34.7  
Popolazione residente (abitanti): 8222  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>): 236.9







**La dotazione infrastrutturale del STL, imperniata sulle direttrici regionali di primo livello S.R. 463 e 464, e in futuro anche sul tratto terminale del nuovo collegamento stradale Sequals-Gemona, necessita del perfezionamento della connettività del polo di 1° livello di S. Daniele con il sistema ferroviario.**

La rete stradale principale si sviluppa su complessivi 234,3 km di cui 13,3 di autostrade/raccordi e 51,1 di viabilità di primo livello così come individuata dal Piano regionale di settore (su 45,6 km di strade statali/regionali e 175,4 km di strade provinciali).

L'areale è attraversato marginalmente dall'autostrada A23, accessibile dal casello tra Osoppo e Gemona del Friuli. La rete di primo livello definita dal Piano di settore è costituita lungo l'asse est-ovest dalla S.R. 464 e lungo quello nord-sud dalla S.R. 463. Completa il sistema il tratto del collegamento Sequals-Osoppo lungo la S.P. 5. Sviluppi: sono previsti dal Piano di settore il nuovo collegamento Sequals-Gemona e la riqualificazione, in sede o variante, della S.R. 463.

La rete ferroviaria è composta dal tratto terminale della linea pedemontana Sacile-Gemona a binario unico non elettrificato anche se i servizi ferroviari, tra Gemona e Forgaria, vengono svolti solo nei festivi per finalità turistiche. E' previsto il mantenimento e potenziamento della ferrovia Sacile-Gemona.

**CIMR** - S.Daniele: non è dotato né di stazione ferroviaria né di autostazione.

**CICLOVIA** - la tratta della Ciclovia della pianura e del Natisone di collegamento tra Gemona-S.Daniele-Codroipo è ancora da finanziare, mentre la Ciclovia Alpe Adria da Udine verso Gemona è stata quasi totalmente realizzata.

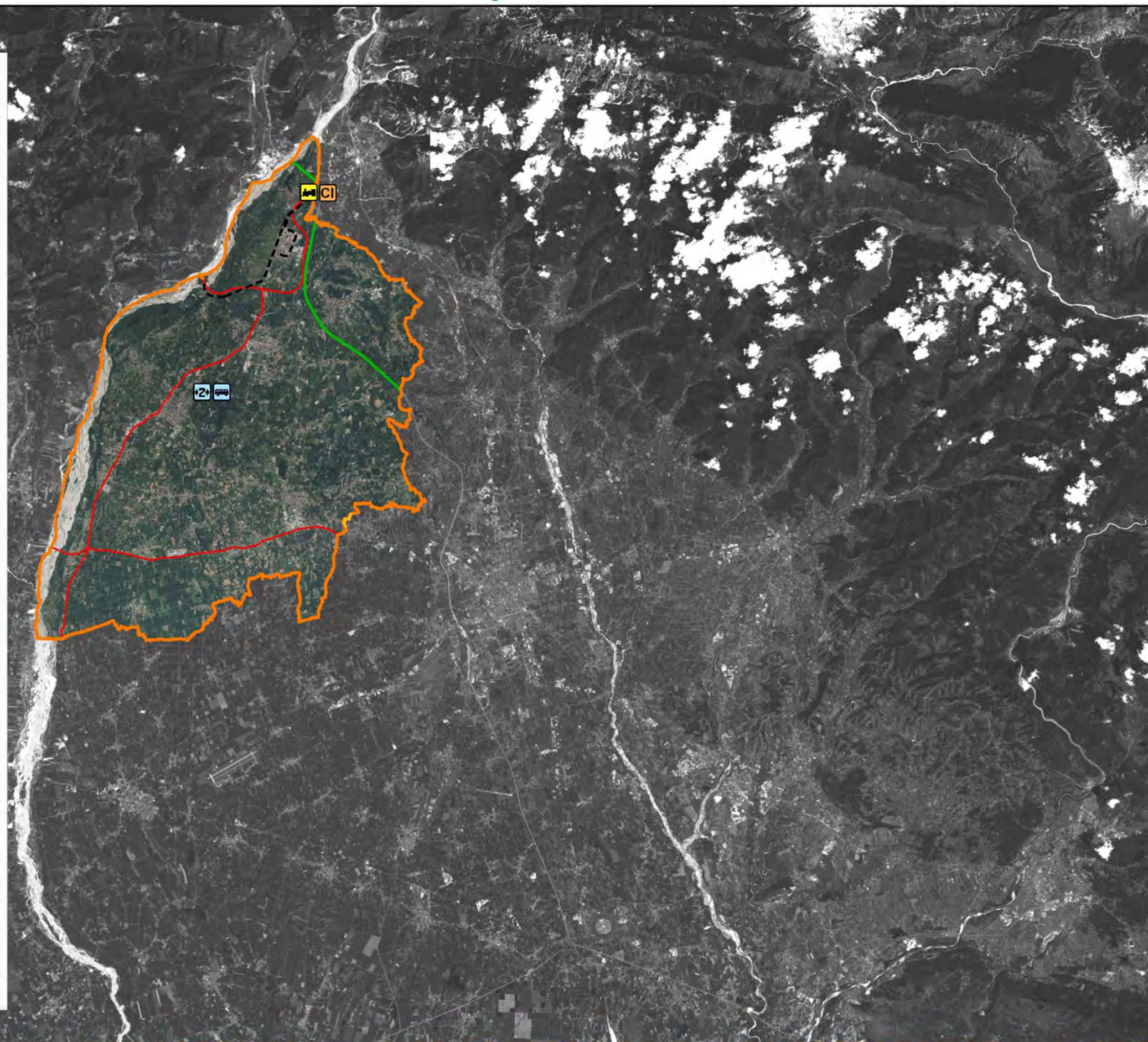
**LOGISTICA** - Osoppo: dotato di stazione merci.

**INFRASTRUTTURE ENERGETICHE** - oleodotto TAL che prosegue fino in Austria. Sono inoltre presenti 3 linee di gasdotti ed elettrodotti aerei.

Per quanto riguarda la banda larga e la previsione di interventi di realizzazione di tali infrastrutture sono previsti diversi interventi la cui delegazione è stata già conferita.

**INDIRIZZI SPECIFICI PER LE AZIONI IN AREA VASTA:**

- sostenere la realizzazione del previsto nuovo collegamento stradale Sequals-Gemona nel rispetto della sostenibilità ambientale, minimizzando e compensando l'impatto sull'ambiente, anche al fine di elevare il grado di connettività del polo di primo livello di S. Daniele con gli altri poli di rilievo regionali (v. tabella azioni PGT: 1.1.1 e 1.2.3);
- garantire la connettività del polo di primo livello di S. Daniele attraverso un servizio di trasporto pubblico di livello adeguato (rete TPL automobilistica di primo livello, art. 8 L.R. 23/2007) in particolare sulle polarità di Udine e Gemona del Friuli (v. tabella azioni PGT: 1.2.3);
- sostenere il mantenimento, adeguamento e potenziamento delle linee e delle infrastrutture della ferrovia secondaria Sacile-Gemona e dei relativi servizi (v. tabella azioni PGT: 1.2.3).

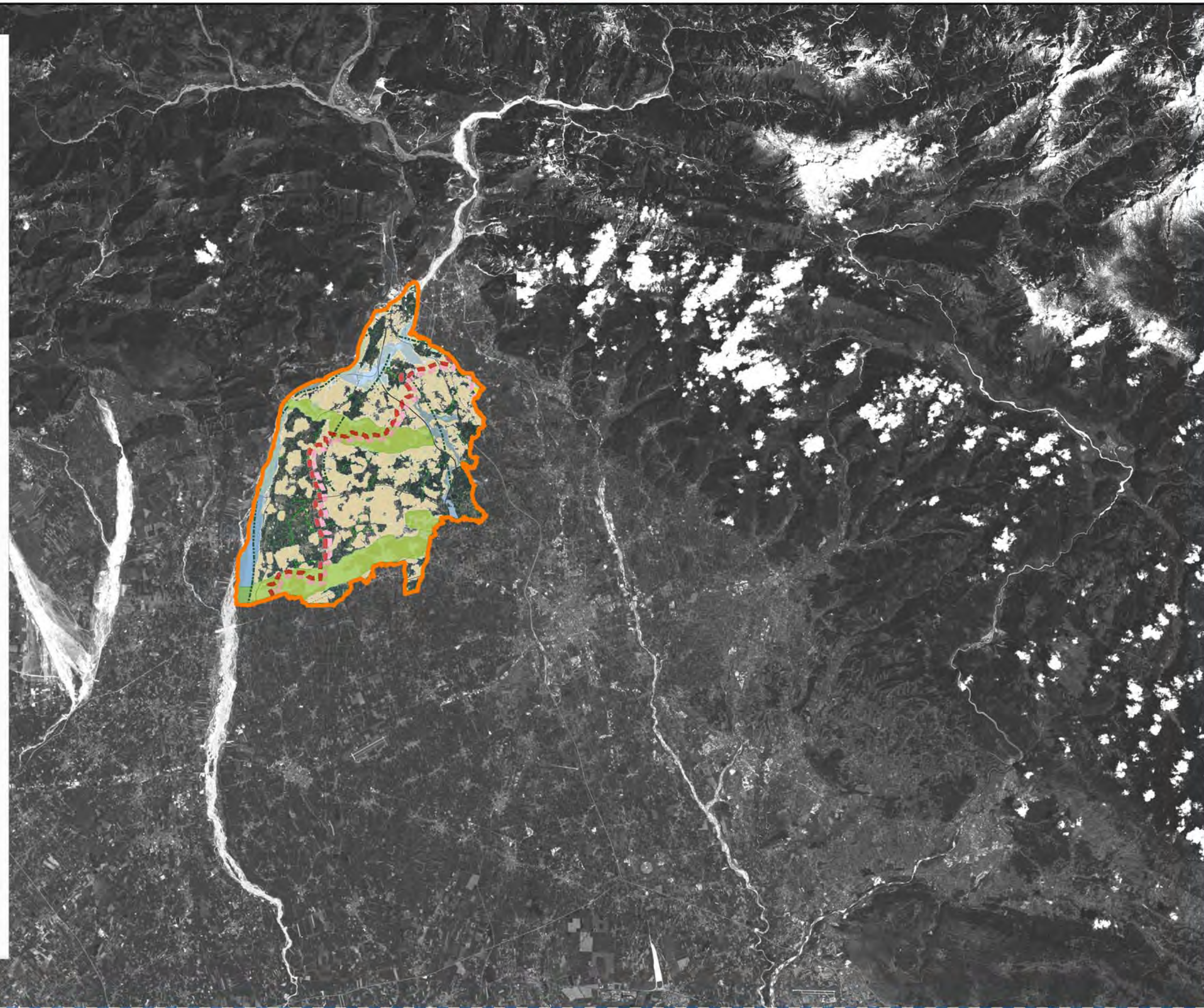


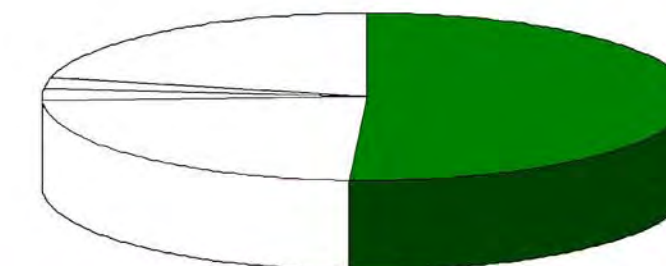
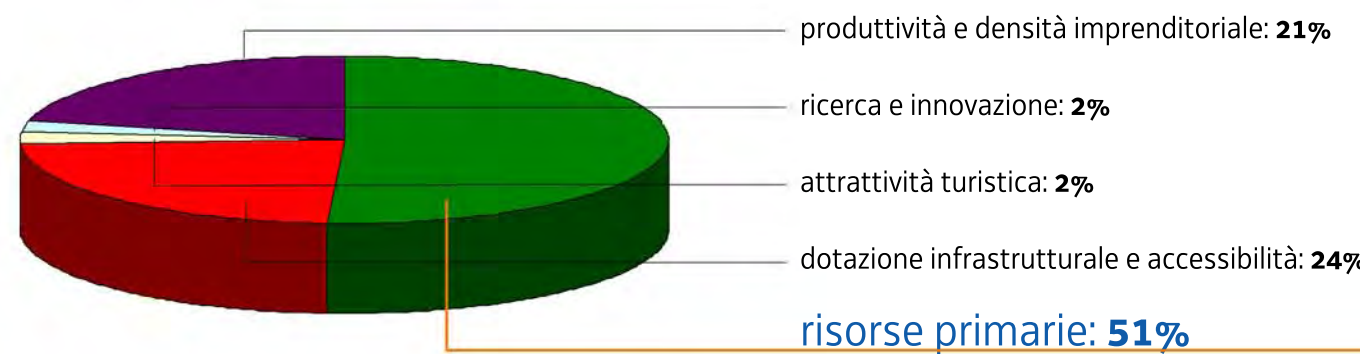


### COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

<b>Biotopo</b>	<b>1.67 km<sup>2</sup></b>
<b>Riserve Naturali</b>	<b>0,1.5 km<sup>2</sup></b>
<b>SIC</b>	<b>27.6 km<sup>2</sup></b>
<b>Zone Umide</b>	<b>30.7 km<sup>2</sup></b>

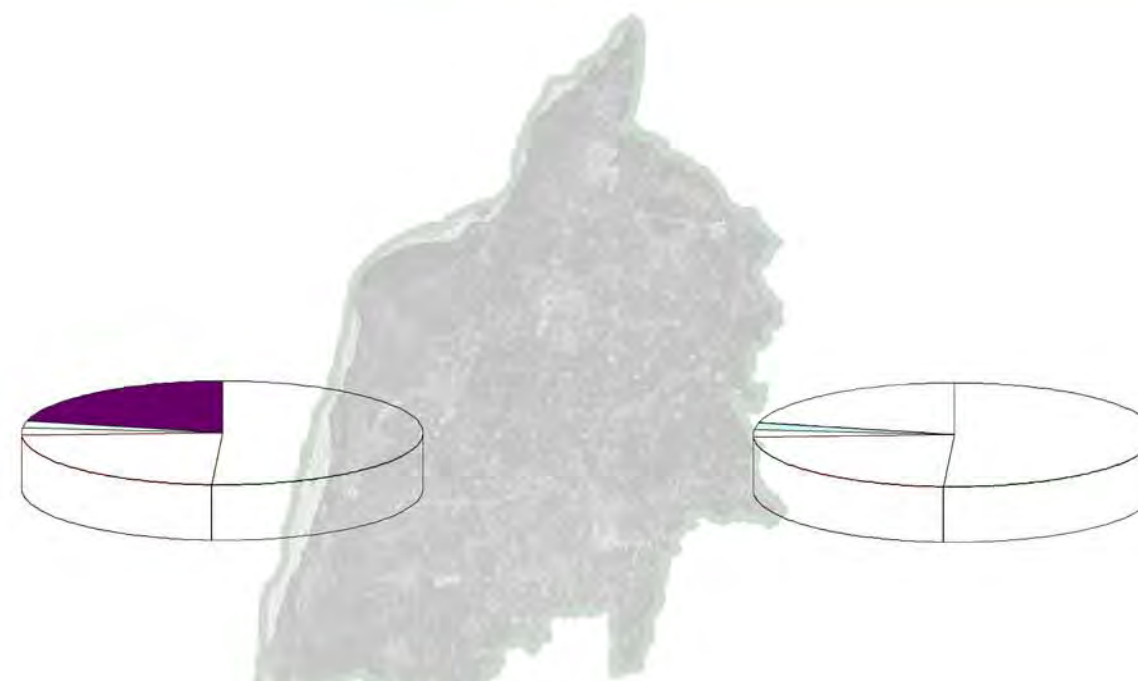
- Gli ambiti naturalistici prioritari della Valle del Medio Tagliamento (in parte) e della Torbiera di Casasola e Andreuzza;
- Il connettivo ecologico prioritario del Colle di Osoppo, dell'Acqua Caduta, della Palude Cocoli presso Muris, del Lago di Ragogna, dei Magredi di Coz, delle Risorgive di Colle Valdoria, dei Prati di Col San Floreano, della Torbiera di Borgo Pegoraro, della Palude Modotto, della Torbiera di Lazzacco (parte) e delle Paludi del Rio Cornaria;
- La rete ecologica delle acque dei fiumi Tagliamento e Cormor, dei lago di Andreuzza e della Palude di Casasola ;
- La preponderanza di connettivo ecologico agricolo;
- Le sedi di strutture pubbliche di gestione (strutture attrezzate e aree ripristinate connesse alla rete ecologica) di Fagagna e Osoppo;
- Assetto geomorfologico raro (più importante complesso morenico della regione);
- Varietà dell'assetto vegetazionale (presenza di boschi di latifoglie miste, alberi isolati, siepi arbustive ed arboree);
- Permanenza di tracce del paesaggio agrario del passato caratterizzato da una vegetazione magredile ricchissima di specie endemiche, alberature, siepi, boschetti;
- Praterie aride (ambiente straordinario della pianura friulana);
- Ultimi frammenti dell'ambiente steppico periglaciale.





### tematica settoriale prevalente: RISORSE PRIMARIE

Assoluto primato nel settore agroalimentare grazie alla specializzazione nella produzione di prosciutto di San Daniele, uno dei pochi prodotti in regione a fregiarsi del marchio di denominazione di origine protetta e discreta rilevanza del comparto agricolo che in alcuni comuni come San Vito di Fagagna e Colloredo di Monte Albano vale circa l'8% del valore aggiunto totale.



La specializzazione in un comparto agroalimentare molto competitivo e organizzato attraverso il modello distrettuale in quasi la metà dei comuni dell'area ha permesso al territorio di sviluppare una buona densità imprenditoriale e una notevole offerta di lavoro. Al tempo stesso, la debole diversificazione del sistema produttivo e la rilevante presenza agricola ostacolano la crescita di produttività del sistema che rimane inferiore alla media regionale.

La storica specializzazione nel settore agricolo e agroindustriale non è stata accompagnata dallo sviluppo di attività produttive tecnologicamente innovative la cui limitata diffusione tocca uno dei valori più bassi tra quelli registrati nei sistemi territoriali esaminati.

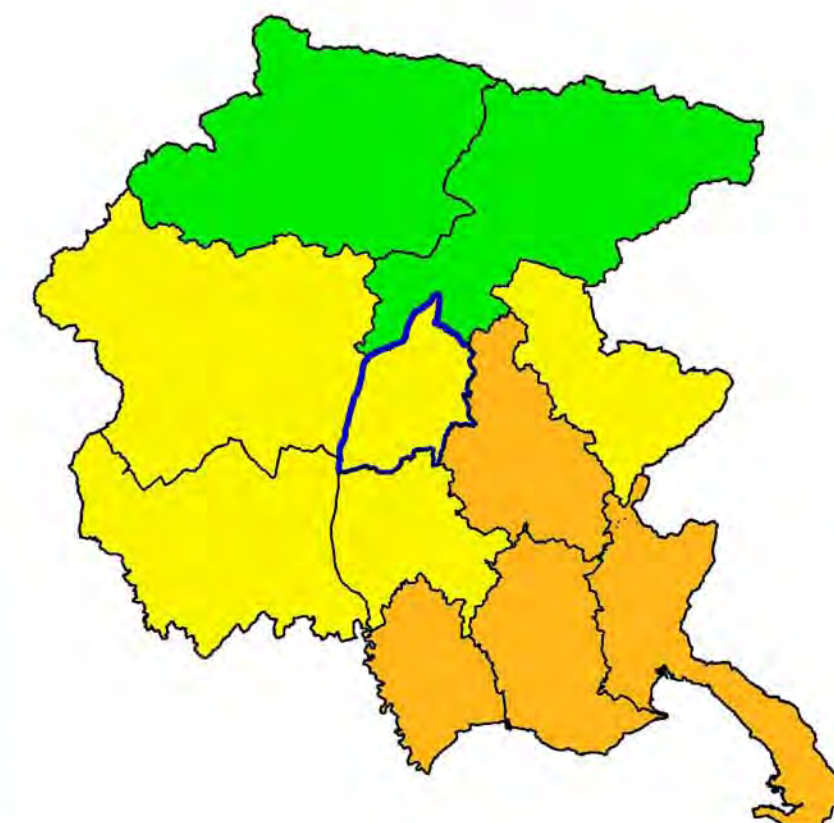
La limitata rilevanza turistica dipende dalla scarsa dotazione di attrattori significativi, ma anche dall'inadeguata valorizzazione di un discreto patrimonio paesaggistico e culturale che conta diversi castelli e siti della Grande Guerra disseminati su un territorio di notevole valore paesaggistico. L'importante vocazione enogastronomica dovrebbe quindi essere sfruttata per integrare gli altri caratteri identitari e sviluppare un nuovo tipo di ricettività legata al benessere e alla qualità della vita.

Nonostante la posizione di centralità, la buona infrastrutturazione stradale e la vicinanza all'autostrada A23 il sistema presenta un livello di accessibilità leggermente inferiore alla media a causa della discreta distanza dagli scali aeroportuali e della completa mancanza di collegamenti ferroviari.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Scadente	-0,6
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Ottimo	+2
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Pessimo	-2
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Scadente	-1
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Scadente	-1
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-0,64
Certificazioni ISO 14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Sufficiente	-0,29
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Pessimo	-4
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Ottimo	+1
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Sufficiente	0
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Scadente	-1
Produzione di rifiuti urbani	Variazione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Ottimo	+2
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Ottimo	+2
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Scadente	-0,57
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Sufficiente	0
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Sufficiente	-0,07
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Scadente	-1

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Sufficiente	Sufficiente
-0,01	-0,35



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta che si incentra sul polo di San Daniele del Friuli si caratterizza per un giudizio complessivo sufficiente, anche se non del tutto, cui si giunge sia attraverso l'applicazione della mera media aritmetica, sia mediante la scelta di una media di giudizio ponderato.

Degli indicatori componenti il core-set usato per il bilancio, la maggioranza è stata giudicata scadente (7 indicatori su 17 totali): a confermare in negativo la valutazione contribuiscono 2 indicatori giudicati pessimi. Tale risultato è tuttavia bilanciato da 4 indicatori valutati sufficienti e soprattutto da 4 indicatori cui si è dato giudizio ottimo.

Nell'ambito dell'area vasta, hanno valori sufficienti gli indicatori riguardanti la pressione della rete infrastrutturale nelle aree protette, la pressione antropica, che per la maggior parte del territorio interessato ha valore medio, e la tutela da inquinamento acustico: il numero di attività certificate ISO 14001 si assesta su un valore quasi sufficiente. Sono stati giudicati ottimi i valori degli indicatori che descrivono la gestione dei rifiuti urbani, la presenza di superfici agricole utilizzate e la fragilità ambientale, che risulta molto bassa per la maggior parte del territorio oggetto di valutazione.

A controbilanciare in negativo i valori appena esposti contribuiscono gli indicatori relativi alle attività produttive rischiose o particolarmente impattanti, il valore elevato di superficie impermeabilizzata a seguito di insediamenti antropici, la scarsa presenza di piste ciclabili, gli indici che descrivono composizione ed età della popolazione residente, nonché il numero di attività registrate EMAS, tutti caratterizzati da valori di giudizio scadenti. Si evidenziano inoltre i risultati piuttosto negativi rilevati in merito alla presenza di superfici boscate ed all'alta percentuale di territorio caratterizzata da un valore ecologico molto basso.



Superficie (km<sup>2</sup>): 521,7  
Popolazione residente (abitanti): 29910  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>) 57,3

Il Polo di Cividale è meta turistica grazie al ricco patrimonio storico-architettonico (UNESCO), ed è al centro di rapporti particolarmente intensi con il circondario, grazie alla presenza del presidio ospedaliero e degli insediamenti industriali, che consentono un notevole assorbimento di manodopera.

Gli insediamenti permanenti si localizzano nelle zone semi pianeggianti interne al rilievo, sui versanti e sui crinali; in generale vi è una presenza diffusa di rete di villaggi circondati da territori un tempo sfruttati per la produzione agricola intensiva, collegati tra loro per mezzo di un reticolo viario storico. Le sistemazioni agricole e gli insediamenti storici coesistono integrandosi reciprocamente. Di rilievo è la presenza di una serie di castelli, nonché di residui monumentali e testimonianze storiche di antiche strutture insediative.

Il STL si classifica tra quelli a medio-bassa intensità di relazioni pendolari, con poco più di 11.000 spostamenti interni al FVG totali interessati. Rispetto la mobilità generata, l'area denota una netta prevalenza (71%) di spostamenti verso i sistemi territoriali esterni con importanti relazioni verso il comune capoluogo di Udine e verso i territori limitrofi del manzanese e del Collio. Relazioni di rilievo si incentrano inoltre sul polo di primo livello di Cividale del Friuli, sia rispetto l'area vasta di pertinenza che rispetto i territori limitrofi dell'udinese e del manzanese.

## COMPONENTI TERRITORIALI STORICO PAESAGGISTICHE

L'STL 7, localizzato sulle Prealpi Giulie, valli del Torre, le valli del Natisone e all'inizio della pianura friulana, possiede, grazie alla città monumentale di Cividale (sito Unesco), un forte connotato storico-culturale. Cividale, capoluogo del primo Ducato in Italia dei Longobardi, fu il massimo centro commerciale e culturale del Friuli nel patriarcato di Aquileia sino alla sua caduta (1420) e finché a metà del XVI sec. cedette il primato ad Udine. Del periodo anteriore all'anno 1000 testimoniano il tempio di Santa Maria o Longobardo (con caratteri romano-bizantini) e del periodo del Patriarcato il Tiburio di Callisto, in San Michele, e l'altare di Pemmone, nel Duomo. Una forte identità del periodo veneziano sono il Ponte del Diavolo e il Duomo.

Non meno importanti le valli del Natisone che testimoniano il confine, risalente già all'epoca romana, tra le popolazioni latine e quelle slave. Territorio ora ben preservato con aree agricole e forestali, strade panoramiche (tra cui la strada tra Castelmonte e Drenchia e quella dei borghi di Mersino), varietà delle strutture insediative (di fondovalle, di mezzacosta, in quota), presenza di importanti fenomeni carsici epigei ed ipogei, testimonianze storico-religiose, tra cui il santuario di Castelmonte con il borgo fortificato di elevato pregio storico-urbanistico. Le colline da Nimis a Faedis racchiudono, altresì, ricchi territori ad elevata panoramicità con: vigneti specializzati in produzioni di qualità, rete di siti archeologici di rilevante importanza (ruderi castellani), ville e castelli in posizione panoramica, chiese votive (sorte come cappelle castellane presso i vecchi castelli), visibili da belvedere e da strade panoramiche.

Ben preservate e paesaggisticamente omogenee le valli del Torre, Cornappo e Chiarò, dove ritroviamo: forme insediative caratterizzate da forti relazioni con i caratteri geomorfologico e climatici dei luoghi, riscontrabili nella configurazione planimetrica, nei metodi costruttivi, nelle tecnologie e materiali utilizzati, borghi rurali con tipologie architettoniche tradizionali collegati da una rete stradale storica, che fornisce anche accesso all'intero sistema ambientale e presenza di incisioni in forra.

Inoltre si segnalano:

- Forme insediative caratterizzate da forti relazioni con i caratteri geomorfologico e climatici dei luoghi;
- Presenza di incisioni in forra;
- Elevata panoramicità dei luoghi (su Prealpi Giulie e sulla pianura del Tagliamento);
- Presenza di importanti fenomeni carsici epigei ed ipogei;
- Copertura forestale molto densa e continua, con predominanza del bosco di latifoglie mesofile;
- Articolata rete sentieristica (collegamento tradizionale tra abitati e accesso alle aree agricole e forestali);
- varietà del paesaggio agricolo (alternanza di colture agricole, vigneti e frutteti non specializzati e/o promiscui);
- Presenza di importanti fenomeni carsici epigei ed ipogei (ambienti di notevole valenza paesaggistica).

### Caratteri positivi:

- Grande disponibilità di risorse storico-culturali (Cividale), paesaggistico-ambientali (Valli del Natisone) ed enogastronomiche (cantine ed agriturismi).
- Eccellenze enogastronomiche nella zona dei Colli Orientali del Friuli.

### Caratteri negativi:

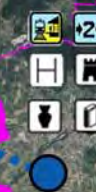
- Costante processo di spopolamento, invecchiamento demografico e riduzione della forza lavoro nelle aree transfrontaliere montane la cui maggioranza è costituita da comuni con meno di mille abitanti.
- Problemi di accessibilità ed infrastrutturazione del territorio.
- Limitato livello di sviluppo economico ed imprenditoriale.

### Comuni:

Attimis  
Cividale del Friuli  
Drenchia  
Faedis  
Grimacco  
Lusevera  
Nimis  
Prepotto  
Pulfero  
San Leonardo  
San Pietro al Natisone  
Savogna  
Stregna  
Taipana  
Torreano



**CIVIDALE DEL FRIULI:** polo di 1° livello  
Superficie (km<sup>2</sup>): 50,5  
Popolazione residente (abitanti): 11628  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>): 230,3





**Areale incentrato sulla S.S. 54, sugli innesti delle vallate a questa e, tra Cividale e Udine, lungo la ferrovia regionale.**

La rete stradale principale si sviluppa su complessivi 158,4 km di cui 28,5 di viabilità di primo livello così come individuata dal Piano regionale di settore (su 67,1 km di strade statali/regionali e 91,3 km di strade provinciali). Non vi è presenza di rete autostradale, mentre la rete di primo livello definita dal Piano di settore è costituita dalla S.S. 54 e dalla S.R. 356.

Sviluppi: prevista dal Piano di settore è la riqualificazione (adeguamento e ristrutturazione in sede o con varianti) S.S. 54.

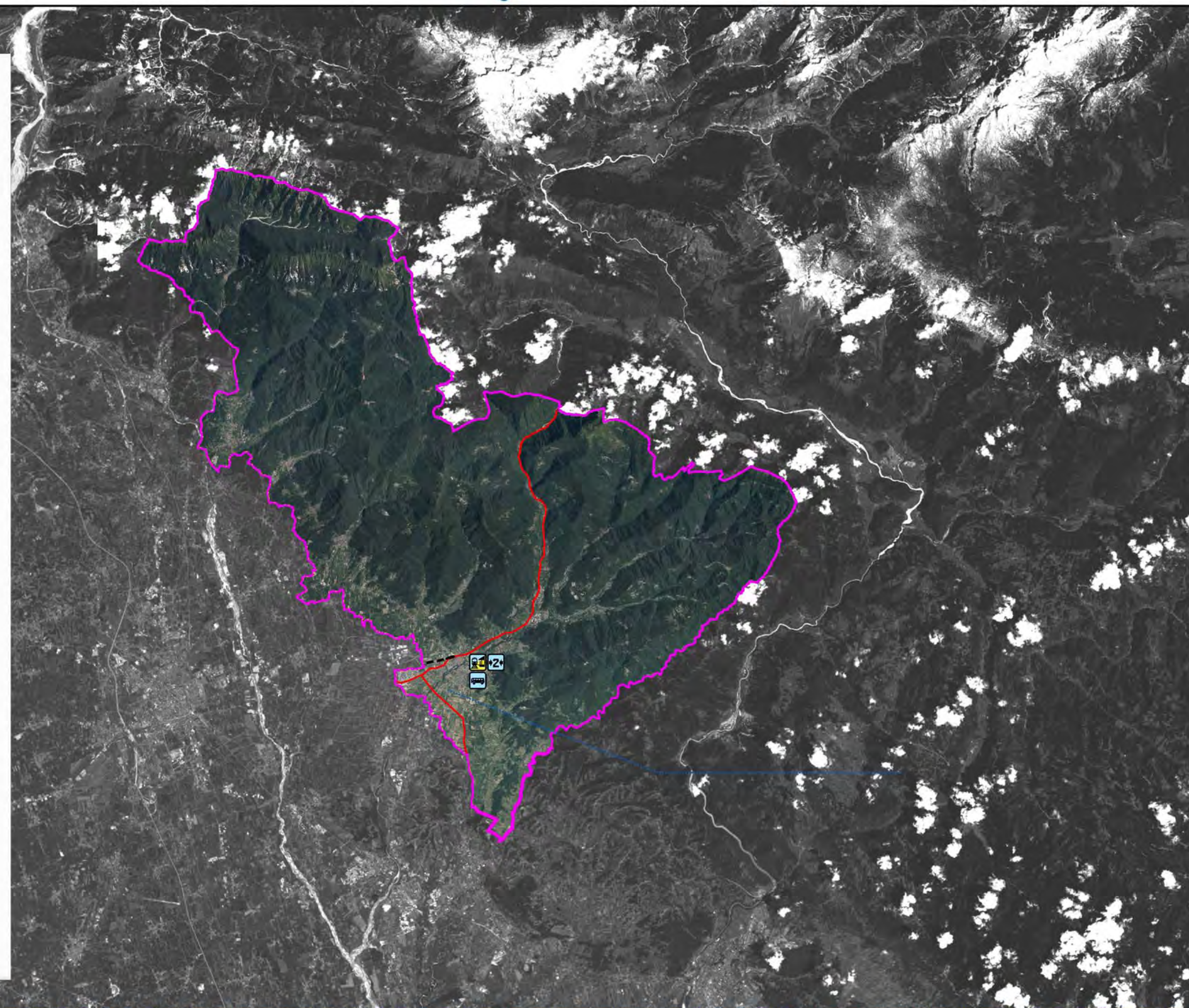
La rete ferroviaria è composta dalla linea Udine-Cividale.

**CIMR** - Cividale: è costituito da strutture integrate per quanto riguarda l'interscambio ferro-gomma di recente realizzazione.

**CICLOVIA** - nel territorio dell'STL è in previsione un tratto di ReCIR FVG\_3 Ciclovia pedemontana e del Collio di collegamento tra Cividale e il Valico di Stupizza per la Slovenia, ancora da finanziare.

**INFRASTRUTTURE ENERGETICHE** - Non sono presenti infrastrutture energetiche.

Per quanto riguarda la banda larga e la previsione di interventi di realizzazione di tali infrastrutture il territorio è interessato da una diramazione di infrastrutture già conferite e due tratti non ancora conferiti a Stregna e Drenchia.

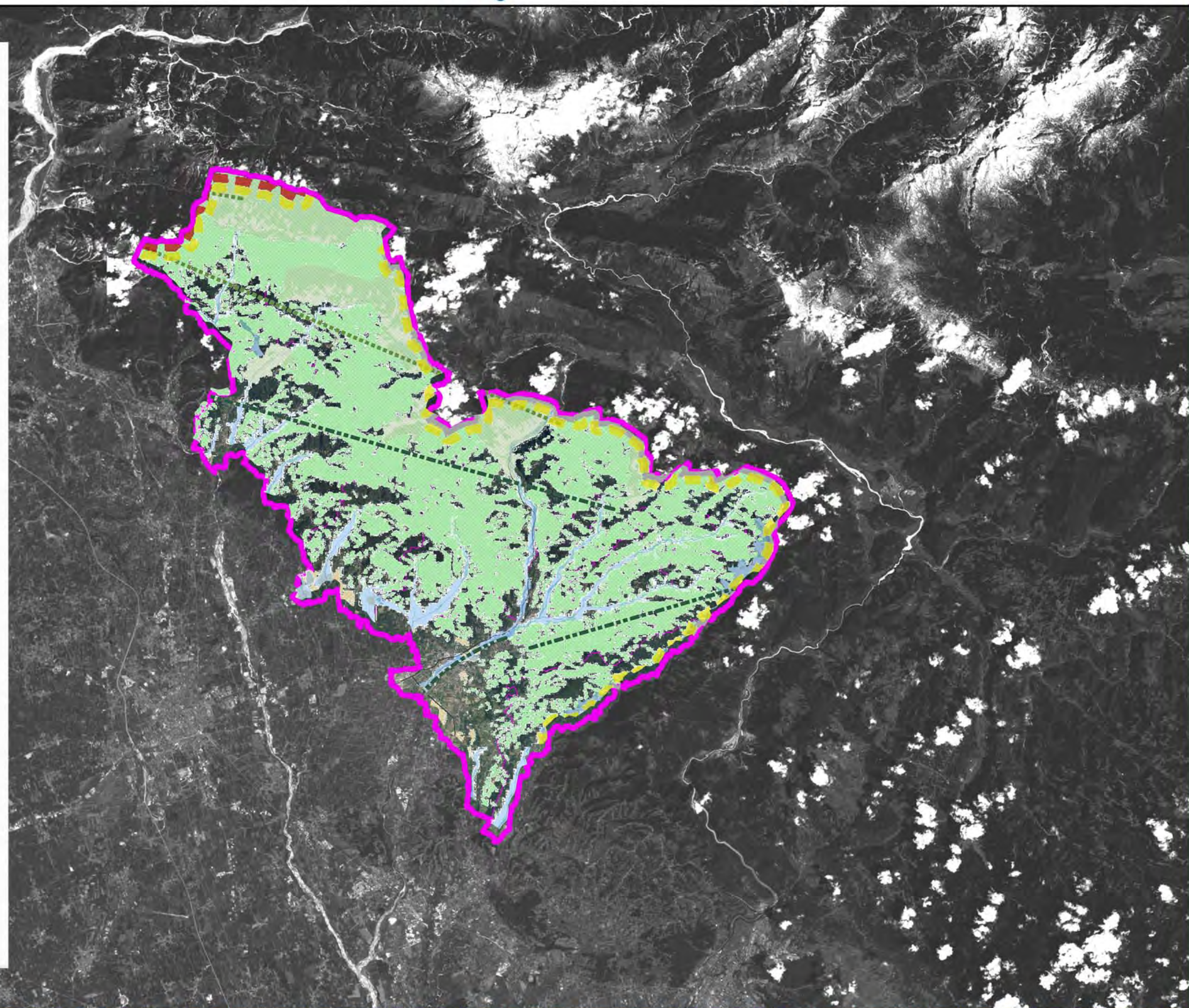




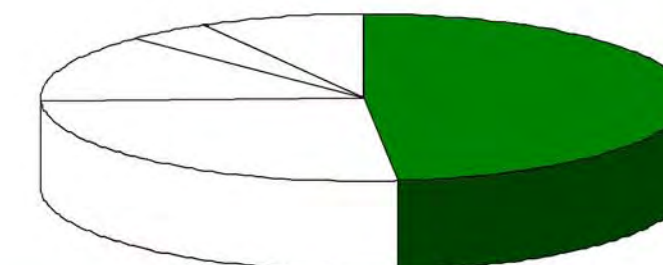
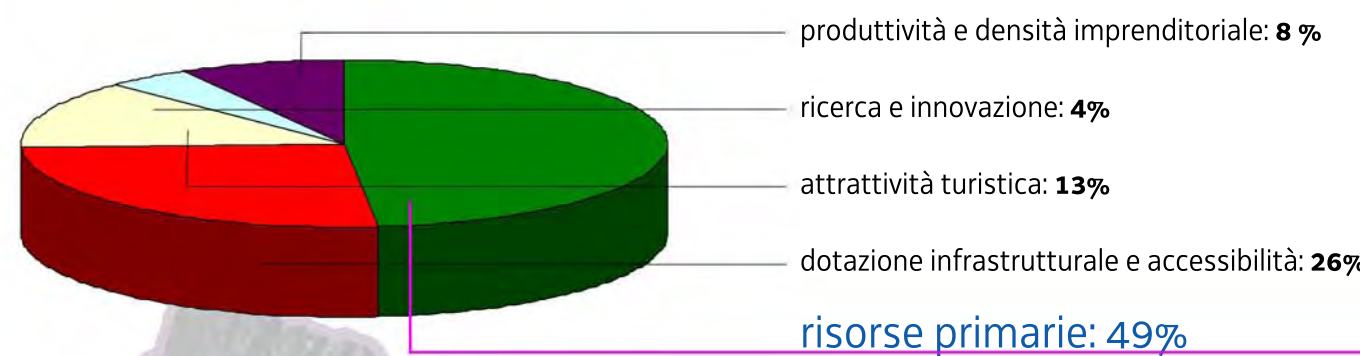
### COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

Parchi Naturali	12,76 km <sup>2</sup>
SIC	52,09 km <sup>2</sup>
Zone Umide	0,49 km <sup>2</sup>
ZPS	15,72 km <sup>2</sup>

- Ambiti naturalistici prioritari delle Prealpi Giulie settentrionali (in parte), del torrente Cerada, della forra del Cornappo, del Rio Bianco di Taipana e del Gran Monte, della forra del Pradolino e Monte Mia e del Monte Matajur;
- Ambiti naturalistici prioritari delle Alpi Giulie (in parte), del Monte Matajur e del Colovrat;
- Rete ecologica delle acque dei fiumi Natisone, Judrio, Erbezzo, Torre (in parte), Rieca e Cornappo;
- STL caratterizzato da rilievi con compresenza di forme ondulate (derivate dall'erosione e modellamento del flysch) con versanti poco acclivi (800 m) e forme più aspre di natura calcarea o calcareo-dolomitica con versanti ripidi e rocciosi (1.000 m);
- Presenza di fenomeni carsici in paesaggi di particolare pregio;
- Fenomeni di carsismo hanno dato origine a grotte e ad ambienti di particolare rilievo naturalistico e storico – scientifico.





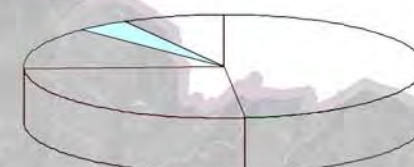


### tematica settoriale prevalente: RISORSE PRIMARIE

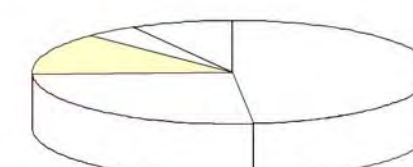
Discreto peso del settore agricolo che rappresenta un'importante fonte di reddito nei Comuni di Prepotto, Lusevera e Savogna dove costituisce rispettivamente il 16%, 11% e 9% del valore aggiunto totale. Eccellenti produzioni vinicole nella zona dei Colli Orientali del Friuli.



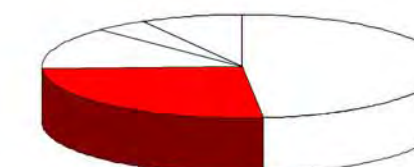
Le difficili caratteristiche di accessibilità del territorio hanno impedito il completo sviluppo economico dell'area che presenta un tasso di imprenditorialità tra i più bassi della regione ed un'offerta di lavoro concentrata prevalentemente nel Comune di Cividale.



La debolezza della struttura produttiva e la limitata diffusione delle attività ad elevato valore aggiunto hanno inoltre causato una produttività molto bassa che colloca il sistema al penultimo posto tra gli STL esaminati.



Limitata capacità di integrare l'offerta turistica culturale di Cividale con la valorizzazione delle risorse paesaggistico-ambientali (Valli del Natisone) ed enogastronomiche (elevato numero di cantine ed agriturismi) del sistema, la cui rilevanza turistica non è ancora adeguata alle potenzialità esistenti.

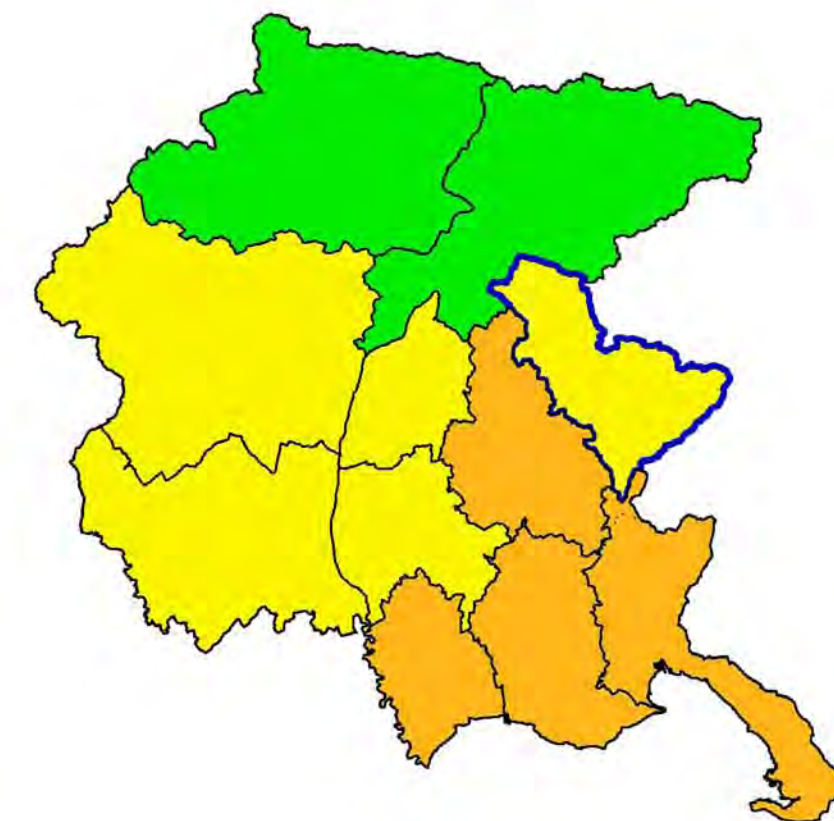


Infrastrutturazione limitata e problemi di accessibilità, soprattutto nei comuni localizzati nella fascia transfrontaliera.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Scadente	-1,3
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Pessimo	-1
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Ottimo	+2
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Sufficiente	0
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Ottimo	+1
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-1
Certificazioni ISO 14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Scadente	-0,87
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Buono	+1,2
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Buono	+1,4
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Buono	+1,33
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Ottimo	+2
Produzione di rifiuti urbani	Variazione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Buono	+1
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Scadente	-1
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Scadente	-1
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Sufficiente	0
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Sufficiente	0
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Scadente	-1

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Sufficiente	Sufficiente
<b>+0,28</b>	<b>+0,16</b>



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta che si incentra sul polo di Cividale del Friuli si caratterizza per un giudizio complessivo più che sufficiente, cui si giunge sia attraverso l'applicazione della mera media aritmetica, sia mediante la scelta di una media di giudizio ponderato. La valutazione dei 17 indicatori ambientali per il territorio considerato si caratterizza per la presenza di 3 indicatori giudicati sufficienti controbilanciati da 7 indicatori positivi (di cui 4 valutati buoni e 3 ottimi) e 7 indicatori negativi (di cui 6 scadenti e 1 pessimo). Sono valutati in modo sufficiente gli indicatori relativi alla pressione infrastrutturale in aree protette, alla tutela da inquinamento acustico ed al numero di attività produttive particolarmente impattanti. A tali valutazioni si affiancano i giudizi scadenti per gli indicatori afferenti alla composizione ed età della popolazione residente, alle tematiche legate alle certificazioni ambientali, alla presenza di piste ciclabili ed alla raccolta differenziata di rifiuti urbani, mentre si attesta su un giudizio decisamente negativo l'estensione di superfici agricole utilizzate. Positivi sono i contributi afferenti alla produzione di rifiuti urbani e alle tre voci tratte dalle informazioni della Carta della Natura, che evidenziano che la maggior percentuale del territorio considerato sia caratterizzato da un valore ecologico alto, da una bassa fragilità ambientale e da una pressione antropica bassa: si evidenziano in particolare gli ottimi giudizi riservati agli indicatori relativi all'estensione delle superfici agricole utilizzate e delle superfici impermeabilizzate, nonché al numero limitato di attività produttive soggette a rischio di incidente rilevante.



Superficie (km<sup>2</sup>): 1420.7  
Popolazione residente (abitanti): 65057  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>): 45.8

Trovandosi a nord della Provincia di Pordenone, nella cosiddetta pedemontana spilimberghese, l'ambito dell'STL08 è connotato da un forte potere di attrazione per la manodopera e le professionalità locali attualmente impiegate in attività orientate alla ricerca e allo sviluppo delle materie plastiche, allo studio e costruzione di chiusure esterne per gli edifici con rilevante know-how tecnologico.

Maniago è un polo conosciuto per la secolare produzione di coltelli e vanta una realtà economica in continua espansione ed è sede del Distretto del Coltello (L.R. 27/99). L'industria ha una forte presenza di stabilimenti metalmeccanici, affiancati da numerose aziende che operano nei comparti alimentare (tra cui il lattiero-caseario), edile, tessile, del legno, dei materiali da costruzione, della stampa e delle attività connesse oltre che della produzione e distribuzione di gas ed energia elettrica; non mancano fabbriche di articoli in pelle e in plastica.

Spilimbergo ha conservato le tradizionali attività agricole, sviluppato il tessuto industriale e incrementato i servizi: il settore che offre maggiori possibilità di occupazione è quello industriale; più sviluppate sono le industrie dei mobili e dei materiali da costruzione (tra cui il vetro e i suoi prodotti). È conosciuta anche come la "città del mosaico" per la scuola nata nel 1922.

Infine ad Aviano è presente una base ed aeroporto dell'Aeronautica Militare e della NATO dato in gestione all'Aeronautica Militare Statunitense.

Ad Aviano ha sede inoltre il C.R.O. (Centro di Riferimento Oncologico) che si occupa di prevenzione, diagnosi, cura e ricerca sui tumori, uno dei pochi presenti in Italia e punto di riferimento per il nord-est italiano.

Inoltre i recenti interventi di espansione edilizia, legati essenzialmente allo sviluppo turistico, sono evidenti nell'ambito del Monte Cavallo e lungo la viabilità del versante orientale. La zona più settentrionale dell'STL (Prealpi Carniche) è sempre stata una delle aree meno popolate a causa delle valli strettissime e prive di terreni coltivabili. Nell'area meridionale dell'STL (prealpi carniche) invece si sono verificati importanti trasformazioni dell'assetto del territorio a partire dagli anni '70. Oltre ai riordini fondiari, persistono forme edilizie e frazionamenti moderni, connotati dalla presenza di aziende agricole e grandi appezzamenti colturali intensivi. Nel settore orientale gli insediamenti sono collocati lungo la fascia parallela al Tagliamento, percorsa anche dalla sede ferroviarie e connotata dalla presenza di insediamenti industriali e commerciali. Permane comunque la leggibilità della tradizionale struttura insediativa, composta da villaggi compatti e distanti gli uni dagli altri.

Il STL, caratterizzato dal sistema bipolare e complementare dei poli di primo livello di Spilimbergo e Maniago, si classifica tra quelli a media intensità di relazioni pendolari, con quasi 17.000 spostamenti totali interessati, interni al FVG. L'areale denota nel complesso un carattere più generativo, con spostamenti di media entità interni e verso il sistema territoriale pordenonese, che attrattivo. Lo schema della mobilità principale si distingue nelle relazioni esterne dei comuni pedemontani che gravitano verso il capoluogo Pordenone e il polo di primo livello di Sacile, nei flussi che convergono sulle due citate polarità di primo livello - prime nell'areale in quanto a spostamenti attratti e totali - nonché nella relazione tra queste due.

## COMPONENTI TERRITORIALI E STORICO PAESAGGISTICHE

L'STL 8 è localizzato su un territorio esteso che va dalle Prealpi Carniche ai Magredi della pianura. Il centro storico più rappresentativo è Spilimbergo, inserito nel paesaggio rurale tradizionale dell'Alta pianura tra Tagliamento e Colvera, già popolato nella preistoria e importante centro in epoca romana essendo localizzato vicino alla strada che da Sacile porta a Gemona (Noricum). Il tessuto urbano originale corrisponde al borgo storico (XIII - XVI sec.), importanti monumenti sono: il castello, il Duomo romanico-gotico, la Loggia del Dazio e vari palazzi. Altri nuclei urbani videro la loro nascita nella preistoria, vedi Budoia, Aviano ("Croda de la Vecia", sito ipogeo in località Glera di Giaia, Grotta dell'Angelo ecc.), Montereale Valcellina e Maniago (grotta denominata "Bus delle Anguane"). Tutti questi centri ebbero il loro maggiore sviluppo in epoca medievale, da citare ad Aviano e dintorni: la Villa Menegozzi, Villa Trevisan, Villa Fabris-Policreti e Villa Policreti a Castel d'Aviano (tutelate ai sensi della L. 1089/39). Da puntualizzare che ad Aviano, localizzato nell'ambito paesaggistico della pianura tra Livenza e Colvera, si riscontrano ancora la permanenza dei caratteri di varietà del paesaggio agrario tradizionale consistente nell'associazione di colture avvicendate, prato, rete di siepi segnaconfine, aziende agricole e tessiture agrarie di tradizione medievale con campi chiusi.

In merito al paesaggio si riassumono alcuni punti più rappresentativi degli ambiti paesaggistici che ricadono in questo STL.

L'area montana è caratterizzata dal paesaggio delle Prealpi Carniche è dal parco naturale delle Dolomiti Friulane, condizioni ambientali e paesaggistiche eccezionali si trovano verso la pianura con forre dei torrenti Cellina, Colvera e Cosa. Un alto valore paesaggistico è rappresentato dalla riserva naturale del Lago di Cornino.

Elemento forse più rappresentativo del STL è l'ambito dei Magredi del Meduna, Cellina e Colvera con presenza di aree magredili, componenti fondamentali del paesaggio friulano e ultimi frammenti dell'ambiente steppico preglaciale. Nell'ambito dei Riordini fondiari dell'alta pianura ritroviamo invece testimonianze di esperienze novecentesche di pianificazione unitaria di insediamenti e paesaggio agricolo (Villotte e Dandolo) e una vegetazione magredile ricchissima di specie endemiche, alberature, siepi e boschetti. Un po' più a nord, nell'ambito paesaggistico dei Rilievi collinari sovralluvionati conglomeratici e argillosi, si riscontra un paesaggio formato dai rilievi collinari riconoscibili in quattro aree: le colline di Frisanco con i centri di Poffabro, Frisanco, Navarons, le colline di Castelnuovo e l'arco collinare compreso tra Sequals e Clauzetto. I rilievi collinari sono caratterizzati da morfologie ondulate morbide ricoperte di bosco ceduo di latifoglie con presenza di chiese o castelli in posizione panoramica. Ancora più a ovest ritroviamo l'ambito paesaggistico degli insediamenti pedemontani e collinari del pordenonese ricco di fenomeni carsici ipogei che danno luogo ad ambienti di notevole valenza paesaggistica e ambientale, come le sorgenti (Gorgazzo, la Santissima), ed inoltre elevata panoramicità dei luoghi e dello scenario naturale costituito dal fronte collinare pedemontano con l'emergenza del centro e del castello di Polcenigo. Infine si cita ancora l'ambito paesaggistico del Gruppo del Monte Pramaggiore con la natura dolomitica dei rilievi e le vallate fortemente incise ed allungate. I rilievi più elevati sono connotati in prevalenza da forme a linea di cresta discontinua, con selle, gullie e torrioni dolomitici. La morfologia inospitale delle valli strettissime e poco assolate ha impedito un'estesa urbanizzazione. Gli esempi di centri piccoli di Erto e Casso, abbarbicati su ripidi pendii, sembrano parte delle geometrie delle alte vette che li circondano; le case di Erto Vecchia, strutture a volume chiuso che si sviluppano in altezza, o le case a torre di Casso, ancora più allungate e con il tetto in pietra, rappresentano un esempio quasi unico dell'architettura spontanea della zona.

### Caratteri positivi:

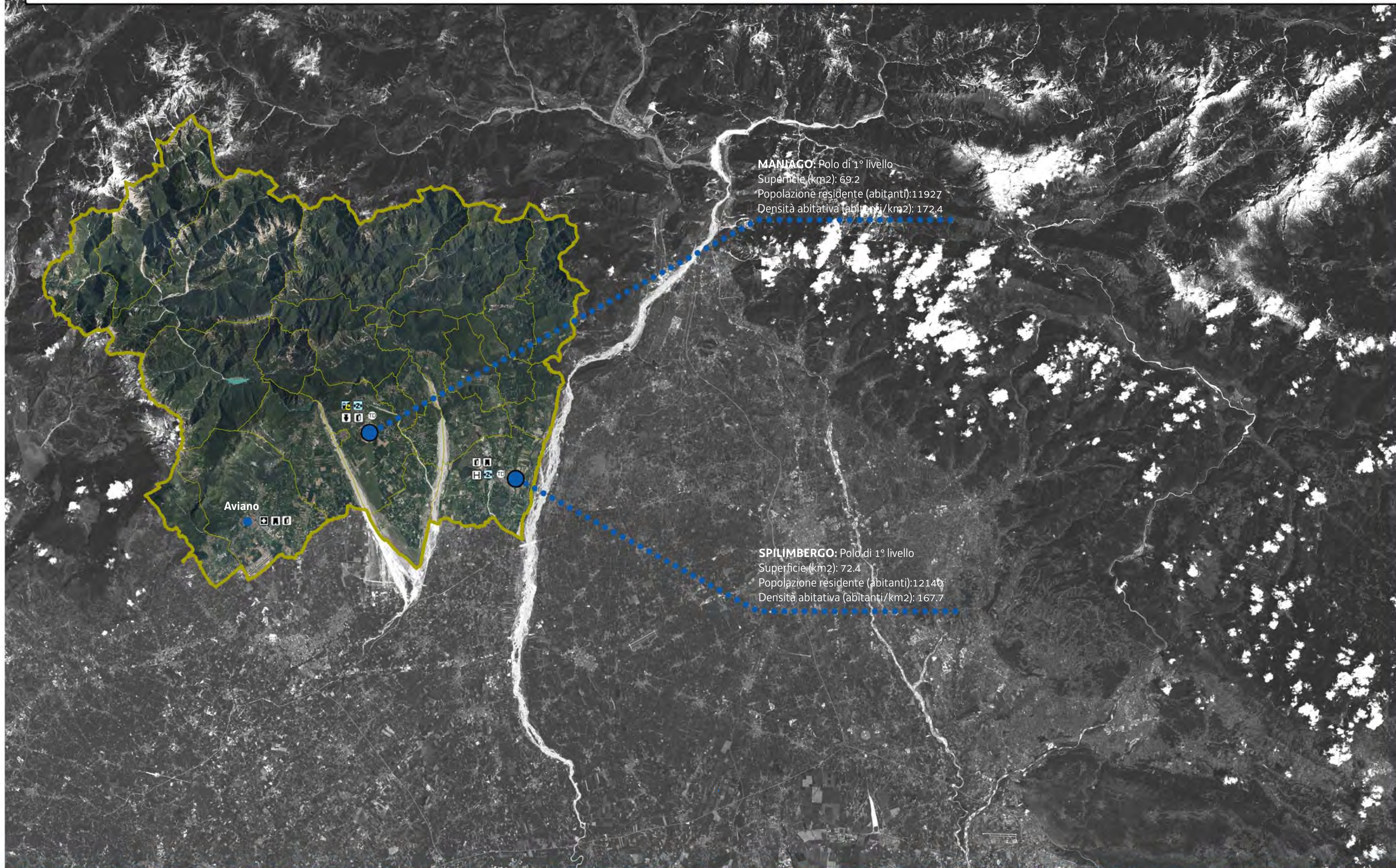
- Potenziale di sviluppo turistico legato alla valorizzazione della grande dotazione di risorse naturali (Parco regionale delle Dolomiti Friulane) e al potenziamento degli impianti sciistici.
- Sistema di tutela ambientale estensivo a garanzia dell'importante patrimonio paesaggistico e forestale.
- Presenza di un centro di eccellenza oncologica a livello internazionale (C.R.O. di Aviano).

### Caratteri negativi:

- Limitata dotazione infrastrutturale e seri problemi di accessibilità nei comuni montani.
- Costante processo di spopolamento, invecchiamento demografico e riduzione della forza lavoro nell'area montana la cui grande maggioranza è costituita da comuni con meno di mille residenti.
- Sviluppo economico ed imprenditoriale concentrato soltanto in corrispondenza dei poli maggiori (Maniago, Spilimbergo e Aviano).

### Comuni:

Andreis  
Arba  
Aviano  
Barcis  
Budoia  
Castelnuovo del Friuli  
Cavasso Nuovo  
Cimolais  
Claut  
Clauzetto  
Erto e Casso  
Fanna  
Frisanco  
Maniago  
Meduno  
Montereale Valcellina  
Pinzano al Tagliamento  
Polcenigo  
Sequals  
Spilimbergo  
Tramonti di Sopra  
Tramonti di Sotto  
Travesio  
Vajont  
Vito d'Asio  
Vivaro





**Il STL è caratterizzato dal passaggio lungo la pedemontana della linea Sacile-Gemona, il cui mantenimento e potenziamento è condizione essenziale per il potenziale riequilibrio modale delle relazioni dell'areale interne e verso il sistema pordenonese.**

La rete stradale principale si sviluppa su complessivi 384,7 km di cui 153,8 di viabilità di primo livello così come individuata dal Piano regionale di settore (su 125,5 km di strade statali/regionali e 259,2 km di strade provinciali).

Non vi è presenza di infrastrutture autostradali. La rete di primo livello definita dal Piano di settore è costituita principalmente dalle S.R. 251, 464 e 552, nonché dal collegamento Aviano-Barbeano-Dignano (S.P. 24, 53 e 23) e pedemontano Sequals-Osoppo (S.P. 34, 1 e 4).  
Sviluppi: è prevista dal Piano di settore la ristrutturazione e adeguamento funzionale del tratto Piandipan-Sequals e la realizzazione del nuovo tratto Sequals-Gemona. Prevista anche la riqualificazione, in sede o variante, delle S.R. 464 (compreso il completamento dell'asse Barbeano-Dignano) e 552.

La rete ferroviaria attraversa gran parte del territorio con la linea Sacile-Gemona a binario unico non elettrificato. E' previsto il mantenimento e potenziamento di tale linea.

**CIMR** - Maniago: è costituito da strutture integrate per quanto riguarda l'interscambio ferro-gomma.

Spilimbergo: la stazione ferroviaria non è presente, l'autostazione è in corso di realizzazione (progetto definitivo).

**CICLOVIA** - il tratto FVG\_3 Ciclovía della pedemontana e del collio di collegamento tra Sacile-Maniago-Pinzano è stato quasi totalmente realizzato; da finanziare il tratto verso Gemona, il tratto della FVG\_4 della pianura e del Natisone da Pinzano a Spilimbergo e il tratto da Polcenigo verso Sacile della FVG\_7 della Ciclovía del Livenza.

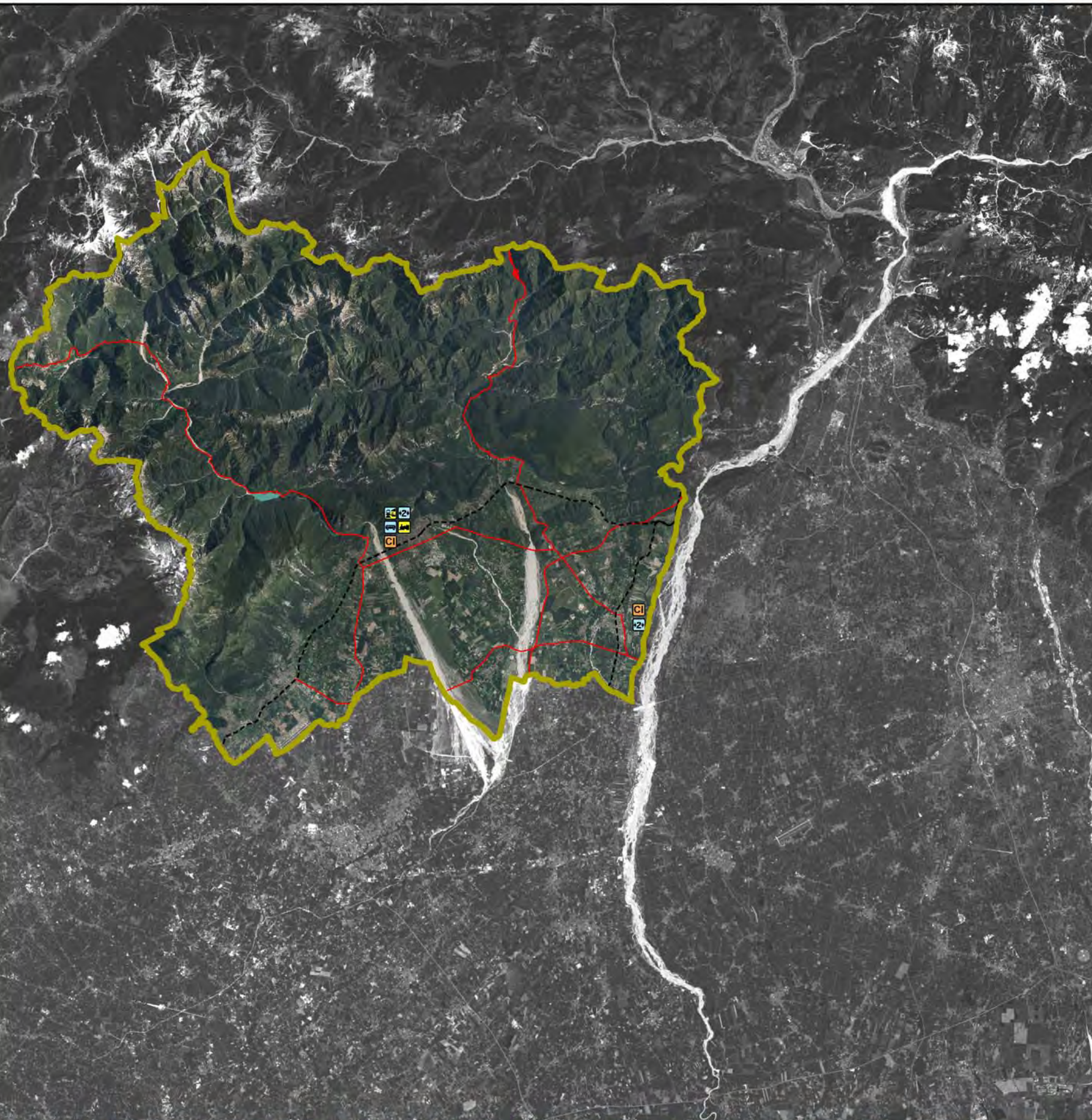
**LOGISTICA** - Maniago: dotato di stazione merci.

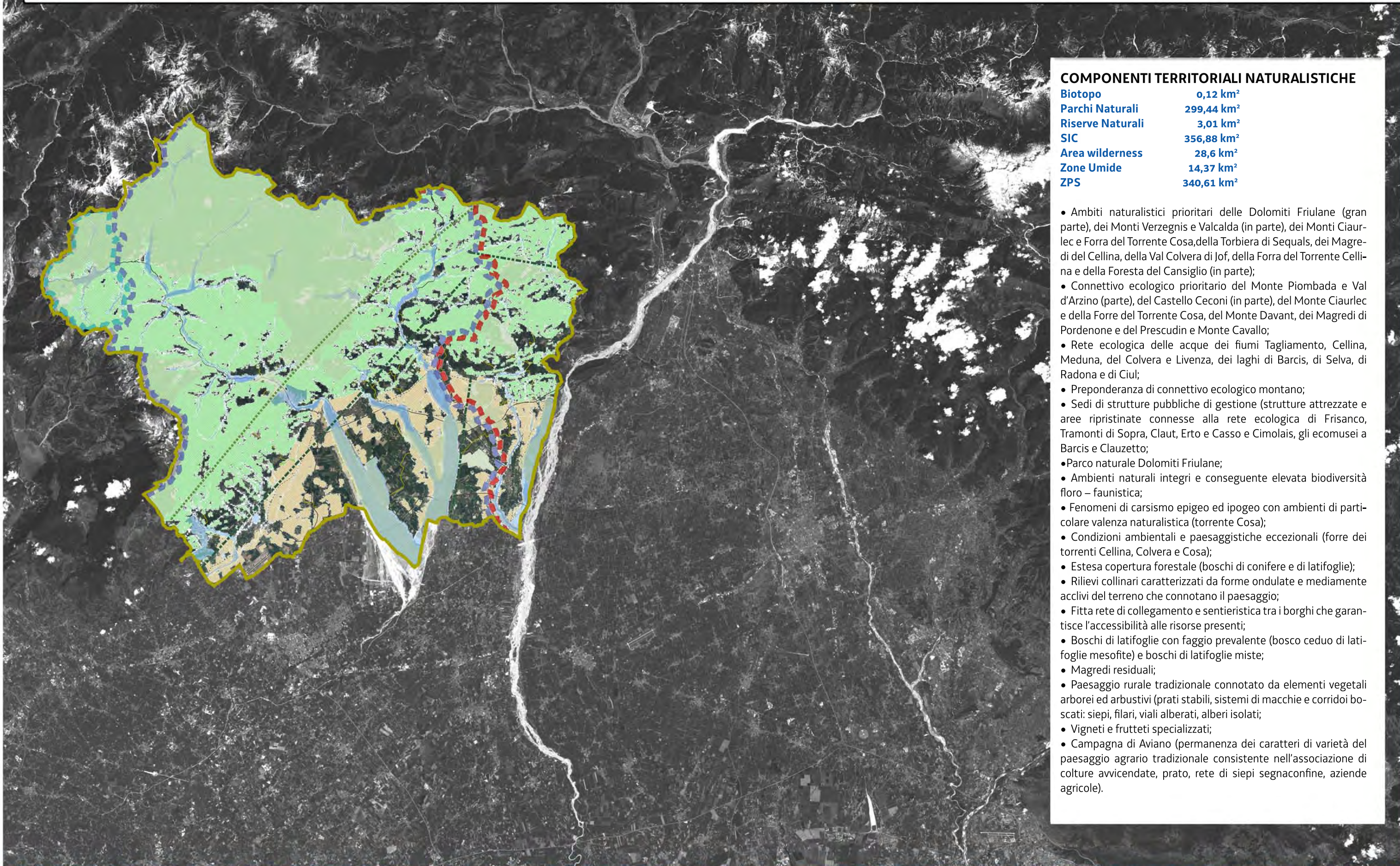
**INFRASTRUTTURE ENERGETICHE** - Sono presenti linee di gasdotti zona Spilimbergo-Maniago ed elettrodotti aerei.

Per quanto riguarda la banda larga e la previsione di interventi di realizzazione di tali infrastrutture sono previsti diversi interventi (Polcenigo-Aviano-Maniago-Travesio-Pinzano) la cui delegazione è stata già conferita. La delegazione è stata già conferita ma non ancora aggiudicata per il servizio alle zone di Andreis, Claut, Cimolais, Erto e Casso.

**INDIRIZZI SPECIFICI PER LE AZIONI IN AREA VASTA:**

- sostenere il mantenimento, adeguamento e potenziamento delle linee e delle infrastrutture della ferrovia secondaria Sacile-Gemona e dei relativi servizi quale collegamento ambientalmente privilegiato in particolare interno al STL e da questo verso il STL del sacilese e pordenonese (v. tabella azioni PGT: 1.2.3);
- garantire la connettività del polo di primo livello di Spilimbergo attraverso un servizio di trasporto pubblico di livello adeguato (rete TPL automobilistica di primo livello, art. 8 L.R. 23/2007) in particolare sulle polarità di Maniago e Codroipo, Udine e Pordenone (v. tabella azioni PGT: 1.2.3);
- sostenere la realizzazione del previsto nuovo collegamento stradale Sequals-Gemona nel rispetto della sostenibilità ambientale, minimizzando e compensando l'impatto sull'ambiente, anche al fine di elevare il grado di connettività del polo di primo livello di Spilimbergo con gli altri poli di rilievo regionali (v. tabella azioni PGT: 1.1.1 e 1.2.3).

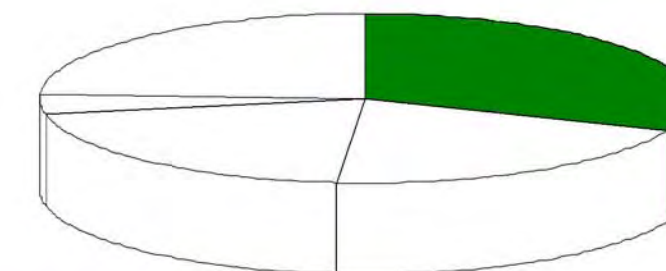
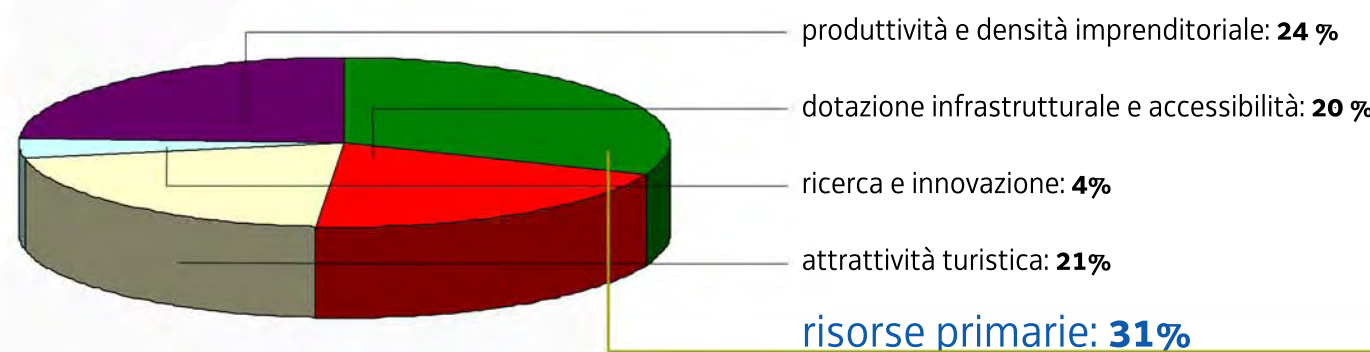




### COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

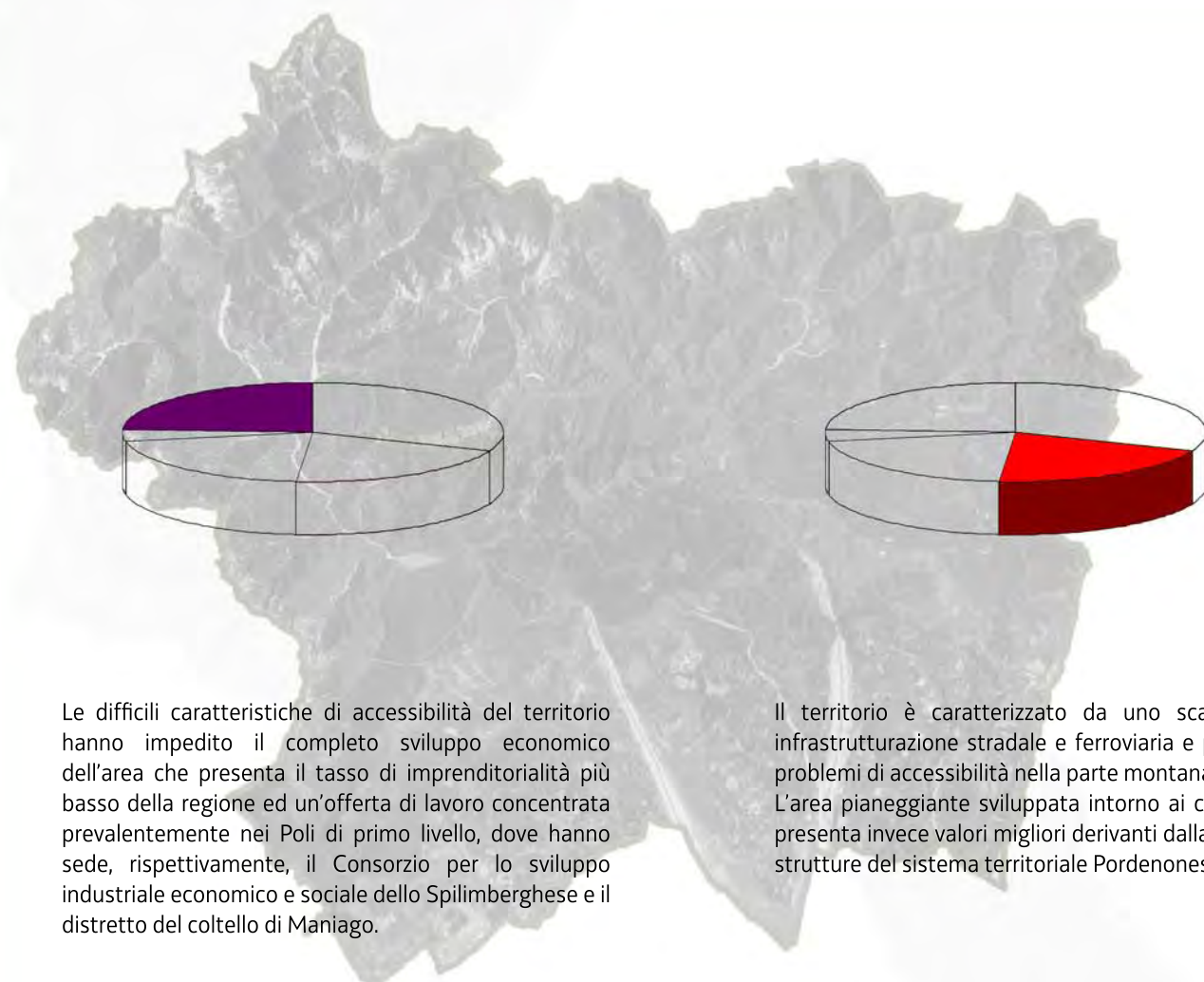
<b>Biotopo</b>	<b>0,12 km<sup>2</sup></b>
<b>Parchi Naturali</b>	<b>299,44 km<sup>2</sup></b>
<b>Riserve Naturali</b>	<b>3,01 km<sup>2</sup></b>
<b>SIC</b>	<b>356,88 km<sup>2</sup></b>
<b>Area wilderness</b>	<b>28,6 km<sup>2</sup></b>
<b>Zone Umide</b>	<b>14,37 km<sup>2</sup></b>
<b>ZPS</b>	<b>340,61 km<sup>2</sup></b>

- Ambiti naturalistici prioritari delle Dolomiti Friulane (gran parte), dei Monti Verzegnis e Valcalda (in parte), dei Monti Ciaurlec e Forra del Torrente Cosa, della Torbiera di Sequals, dei Magredi del Cellina, della Val Colvera di Jof, della Forra del Torrente Cellina e della Foresta del Cansiglio (in parte);
- Connettivo ecologico prioritario del Monte Piombada e Val d'Arzino (parte), del Castello Ceconi (in parte), del Monte Ciaurlec e della Forra del Torrente Cosa, del Monte Davant, dei Magredi di Pordenone e del Prescudin e Monte Cavallo;
- Rete ecologica delle acque dei fiumi Tagliamento, Cellina, Meduna, del Colvera e Livenza, dei laghi di Barcis, di Selva, di Radona e di Ciul;
- Preponderanza di connettivo ecologico montano;
- Sedi di strutture pubbliche di gestione (strutture attrezzate e aree ripristinate connesse alla rete ecologica di Frisanco, Tramonti di Sopra, Claut, Erto e Casso e Cimolais, gli ecomusei a Barcis e Clauzetto);
- Parco naturale Dolomiti Friulane;
- Ambienti naturali integri e conseguente elevata biodiversità floro – faunistica;
- Fenomeni di carsismo epigeo ed ipogeo con ambienti di particolare valenza naturalistica (torrente Cosa);
- Condizioni ambientali e paesaggistiche eccezionali (forre dei torrenti Cellina, Colvera e Cosa);
- Estesa copertura forestale (boschi di conifere e di latifoglie);
- Rilievi collinari caratterizzati da forme ondulate e mediamente acclivi del terreno che connotano il paesaggio;
- Fitta rete di collegamento e sentieristica tra i borghi che garantisce l'accessibilità alle risorse presenti;
- Boschi di latifoglie con faggio prevalente (bosco ceduo di latifoglie mesofite) e boschi di latifoglie miste;
- Magredi residuali;
- Paesaggio rurale tradizionale connotato da elementi vegetali arborei ed arbustivi (prati stabili, sistemi di macchie e corridoi boscati: siepi, filari, viali alberati, alberi isolati);
- Vigneti e frutteti specializzati;
- Campagna di Aviano (permanenza dei caratteri di varietà del paesaggio agrario tradizionale consistente nell'associazione di colture avvicendate, prato, rete di siepi segnaconfine, aziende agricole).



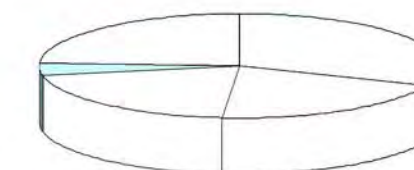
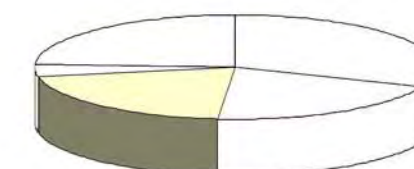
tematica settoriale prevalente: **RISORSE PRIMARIE**

Moderata rilevanza dell'attività agricola e scarsa diffusione del settore agroalimentare.



Le difficili caratteristiche di accessibilità del territorio hanno impedito il completo sviluppo economico dell'area che presenta il tasso di imprenditorialità più basso della regione ed un'offerta di lavoro concentrata prevalentemente nei Poli di primo livello, dove hanno sede, rispettivamente, il Consorzio per lo sviluppo industriale economico e sociale dello Spilimberghese e il distretto del coltello di Maniago.

Il territorio è caratterizzato da uno scarso livello di infrastrutturazione stradale e ferroviaria e presenta gravi problemi di accessibilità nella parte montana. L'area pianeggiante sviluppata intorno ai centri maggiori presenta invece valori migliori derivanti dalla vicinanza alle strutture del sistema territoriale Pordenonese.



Sviluppo turistico limitato nonostante la considerevole dotazione di risorse paesaggistico-ambientali (oltre il 20% della superficie del territorio è sottoposta a tutela e comprende il Parco delle Dolomiti Friulane, classificate come patrimonio UNESCO dal 2009), storico-culturali (siti archeologici e della Grande Guerra) e la presenza degli impianti sciistici di Piancavallo.

La debolezza della struttura produttiva e l'esigua diffusione di attività tecnologicamente innovative hanno inoltre causato una produttività piuttosto bassa che colloca il sistema al di sotto della media regionale.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Scadente	-0,8
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Pessimo	-2
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Buono	1
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Pessimo	-2
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Pessimo	-3
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-0,96
Certificazioni ISO 14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Sufficiente	-0,35
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Sufficiente	-0,19
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Ottimo	+1,00
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Buono	+1,08
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Buono	+1
Produzione di rifiuti urbani	Variazione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Ottimo	+0,5
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Ottimo	+1
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Sufficiente	-0,15
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Sufficiente	0
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Sufficiente	-0,08
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Scadente	-1

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Sufficiente	Sufficiente
-0,04	-0,04



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta che si incentra sui poli di Maniago e di Spilimbergo si caratterizza per un giudizio complessivo sufficiente, cui si giunge sia attraverso l'applicazione della mera media aritmetica, sia mediante la scelta di una media di giudizio ponderato. La distribuzione di giudizi per questo territorio appare nel complesso equilibrata e simmetrica: la maggior parte degli indicatori costituenti il core-set è stata giudicata sufficiente (5 indicatori sui 17 totali), equilibrata in positivo da 3 indicatori ottimi e da 3 indicatori buoni, mentre in negativo da 3 indicatori scadenti e 3 indicatori pessimi. L'area vasta presenta caratteristiche ambientali di media qualità, associate a giudizi sufficienti, in relazione alla pressione della rete infrastrutturale in aree protette e tutela dall'inquinamento acustico, inoltre, sebbene non pienamente sufficienti, in relazione alla presenza di piste ciclabili, alla diffusione di attività certificate ISO 14001 ed alla maggiore percentuale del territorio studiato caratterizzata da un valore ecologico classificato medio. Risultano particolarmente negativi i giudizi per gli indicatori riferiti alle attività produttive particolarmente impattanti o rischiose ed alla scarsa estensione di superfici agricole utilizzate, mentre scadenti sono i giudizi relativi agli indicatori inerenti l'età e la composizione della popolazione residente, nonché al basso numero di attività registrate EMAS. A controbilanciare i precedenti giudizi spiccano i giudizi ottimi degli indicatori afferenti alla gestione dei rifiuti urbani, sia in termini di produzione che di raccolta differenziata, ed alla maggior percentuale del territorio caratterizzata da una fragilità ambientale molto bassa. Buoni sono infine i giudizi per gli indicatori dedicati all'estensione delle superfici boscate, di quelle impermeabilizzate ed alla maggior percentuale del territorio caratterizzata da una pressione antropica bassa.





Superficie (km<sup>2</sup>): 855.5  
Popolazione residente (abitanti): 248813  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>): 290.8

L'area rappresenta il cuore dell'attuale rovincia di Pordenone non solo per ragioni puramente geografiche ma anche per l'alto grado di urbanizzazione e la forte concentrazione industriale: il tessuto economico ha promosso lo sviluppo urbano di Pordenone e dei comuni vicini.

Tra gli altri aspetti connotanti l'ambito vi è la presenza della conurbazione di Pordenone, sviluppatasi lungo l'asse viario costituito dalla strada Pontebbana. La recente urbanizzazione, favorita dalla nascita e dallo sviluppo di attività manifatturiere e infrastrutture viarie, ha portato alla progressiva saturazione degli spazi, con l'inserimento di tasselli urbani a carattere misto residenziale, commerciale, industriale.

La parte destra del Tagliamento possiede una realtà economica piuttosto composita e ben ripartita tra i settori agricolo, industriale-artigianale e del commercio e servizi. L'agricoltura è altamente specializzata. Il settore industriale è caratterizzato dalla piccola industria e da un diffuso artigianato: sono soprattutto i comparti edile, metalmeccanico e del legno ad assorbire i flussi più consistenti di manodopera, cui si affiancano i comparti alimentare e dell'abbigliamento. Una percentuale consistente della popolazione attiva è occupata nei settori del commercio e dei servizi, quasi a perpetuare un'antica vocazione favorita dalla posizione geografica.

Pordenone assieme ai poli di Sacile e San Vito costituisce un triangolo i servizi di notevole importanza. Questo ambito oltre a considerarsi autonomo in tutti i suoi settori, offre agli STL vicini molti servizi.

Il STL si qualifica tra quelli ad alta intensità relazionale da pendolarismo interno alla Regione, con oltre 53.000 spostamenti sistematici interessati, secondo valore più alto in assoluto. L'areale è connotato nel complesso dalla densità massima nel FVG di spostamenti generati, e dalla forte prevalenza (88%) tra questi delle destinazioni interne. Di medio/alta entità risulta anche il totale delle relazioni regionali attratte dall'esterno. La rete degli spostamenti principali si dispone tra i comuni di cintura e i tre poli di rilievo dell'area con relazioni più importanti sul comune capoluogo, quale polo gravitazionale principale - secondo in termini assoluti in Regione - anche rispetto i due poli di primo livello. Da rilevare sono anche le relazioni con i poli di primo livello esterni di Manigo e Spilimbergo, con Udine e la componente pendolare interregionale con il Veneto.

### COMPONENTI TERRITORIALI E STORICO PAESAGGISTICHE

L'STL possiede delle componenti storico-insediative eccellenti: il centro storico di Pordenone, la città dipinta; i portici in stile veneziano di Sacile; il Giardino della Serenissima; la Strada del Rinascimento che attraversa gli antichi borghi di Spilimbergo con la rinomata Scuola Mosaicisti del Friuli; borghi come Valvasone, San Vito al Tagliamento, Cordovado pieni di storia e tradizioni; l'abbazia benedettina di Santa Maria in Sylivis a Sesto al Reghena.

Pordenone, nota soprattutto per il grande complesso industriale Zanussi, conserva pregevoli monumenti e palazzi tra i quali: il trecentesco Palazzo Comunale, che presenta una loggia al piano inferiore e trifore al livello superiore; il Duomo, risalente alla seconda metà del XIII sec. e recentemente restaurato.

Asse del nucleo urbano antico è il corso Vittorio Emanuele, soggetto a numerose modifiche di tracciato nel corso dei secoli e fiancheggiato da stretti portici ad archi acuti, a tutto sesto o ribassati e palazzi di tutte le epoche e stili. Tra essi: il secentesco Palazzo Gregoris; la Casa Mantica; il Palazzo Montereale-Mantica.

Altri palazzi, ed imponenti monumenti civici del centro storico, risultano: il medioevale Palazzo Ricchieri, nei pressi del Duomo, sede dal 1970 del Museo Civico d'Arte; il cinquecentesco Palazzo Amalteo, in via della Motta, anch'esso sede museale, la Biblioteca; il neoclassico Teatro della Concordia.

Tra le ville, i parchi ed i giardini di Pordenone, si ricorda la Villa ed il Parco Rigutti-Policreti; cosiccome a Cordenons, bisogna ricordare la settecentesca Villa Badini.

Cordenons è anche nota per le sue caratteristiche ambientali ed in particolare per la "risorsa acqua" che ha rappresentato il motivo principale dell'insediamento dell'industria della carta sin dal 1600, con potenzialità per lo sviluppo di filiera, nonché dell'ex cotonificio Cantoni, per il quale si prevede il recupero nell'ambito degli interventi di restauro dell'edilizia industriale.

Tra i monumenti civici dell'STL, il Castello di Porcia è uno dei manieri meglio conservati. Tra altre notevoli antiche vestigia d'architettura difensiva urbana, la casa fortificata con resti di cinta muraria e torrione. Altri notevoli monumenti civici di Porcia risultano: la Casa Fresco-De Mattia; la Porta di Sopra o Torre dell'Orologio, in via Guglielmo Marconi; la Loggia dell'Ex Municipio.

Porcia è inoltre impreziosita da parecchie ville, parchi e giardini tra i quali: la Villa Conti Correr, il Parco, "braida" con i laghetti, cappella e dipendenze della Villa Correr; Villa Rigutti-Policreti.

Inoltre si segnalano:

- Testimonianze neolitiche, dell'Età del Bronzo nonché romane, confermano le antichissime origini di Pravisdomini e delle sue frazioni; i primi insediamenti umani in loco risalgono infatti a circa tremiladuecentocinquanta anni fa.

- A Caneva tracce di insediamenti saltuari e stanziali risalenti al Paleolitico sono stati rinvenuti presso Pian del Consiglio. L'area archeologica comprendente il villaggio eneolitico su palafitte di Palù è disciplinata (ex L. 1089/1939).

- Il Comune di Azzano Decimo è caratterizzato da un prezioso aspetto della cultura religiosa locale (case decorate da affreschi murali popolari, circa trentanove, alcune delle quali collocate adiacenti in prossimità dei crocevia).

- Tutta l'area di Casarsa della Delizia, essendo stata teatro delle operazioni di retroguardia e poi investita dalla grande ritirata di Caporetto tra il 1915 ed il 1918, è caratterizzata da un'alta concentrazione di manufatti bellici risalenti alla Prima Guerra Mondiale. Tra essi, va citato sicuramente il Ponte della Delizia, fondamentale cardine di battaglie ed azioni belliche del Primo Conflitto Mondiale.

- A Sacile emergenze storico-monumentali risultano le seguenti: i ruderi di Castelvecchio, del X - XVI sec.; la Villa Sartori; la Villa Zuccaio. Emergenze storico-monumentali collocate invece nelle frazioni e nelle località limitrofe, risultano le seguenti: le tracce del Castello di Corte, del XII - XVI sec., presso Sant'Odorico; le tracce del Castello di Topaligo, presso le case tra Topaligo e Schiavoi; le tracce del Castello di Cavolano del VIII - XIV sec.; la Chiesetta (e Torretta) di Vistorta; la Villa Brandolini d'Adda, in Vistorta. Tra le opere di archeologia industriale ed infrastrutturale, meritano d'essere ricordati inoltre i fabbricati, le opere d'arte della ferrovia in servizio Sacile - Gemona del Friuli.

Ulteriori siti rappresentativi ed identitari dell'STL sono riconducibili agli edifici museali di San Vito al Tagliamento, alle trasformazioni agrarie e modelli insediativi rurali di Villotte nel comune di San Quirino; all'Abbazia di Sesto al Reghena, ai Castelli sorti lungo gli argini del Tagliamento e del Livenza; gli immobili e aree di notevole interesse pubblico (ai sensi del D. lgs 42/2004) del centro storico e prati Burovich a Sesto al Reghena, la zona delle Risorgive a Chions e San Vito al Tagliamento; le centuriazioni romane di Zoppola e Fiume Veneto.

Il Livenza (o "la Livenza", come più spesso utilizzato almeno fino all'Ottocento) riveste una particolare importanza nel contesto del nord-est italiano:

- Territorio unico per l'elevata complessità delle caratteristiche idrauliche e del sistema ambientale (pertinenze fluviali dell'idrografia maggiore e minore caratterizzate da forme meandriche) che qualificano anche il paesaggio urbano. Paesaggi fluviali meglio conservati del Friuli;
- Territorio ricco di testimonianze storiche e culturali, quali pievi, insediamenti storici di ville e palazzi con annesse pertinenze;
- Presenza di centri e borghi storici ben conservati.

#### Caratteri positivi:

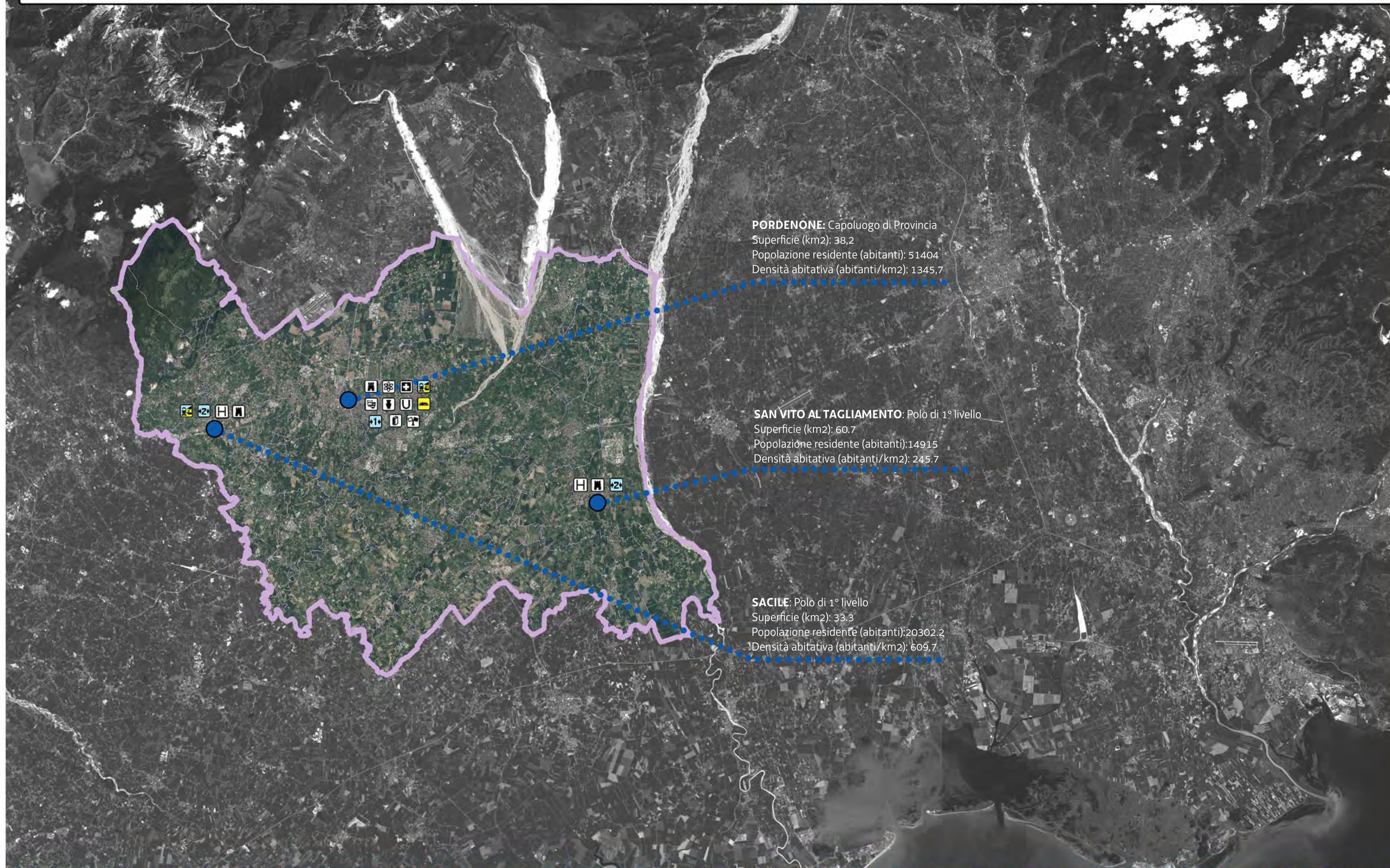
- Presenza di grandi aziende leader a livello mondiale nella produzione di elettrodomestici (Zanussi-Electrolux, Zoppas);
- Elevato dinamismo imprenditoriale, notevole produttività e offerta di posti di lavoro;
- Offerta universitaria tecnico-scientifica finalizzata alla formazione del capitale umano necessario a sostenere il sistema produttivo;
- Rilevante diffusione di aziende ad elevato valore aggiunto operanti prevalentemente in settori Medium e High Tech.

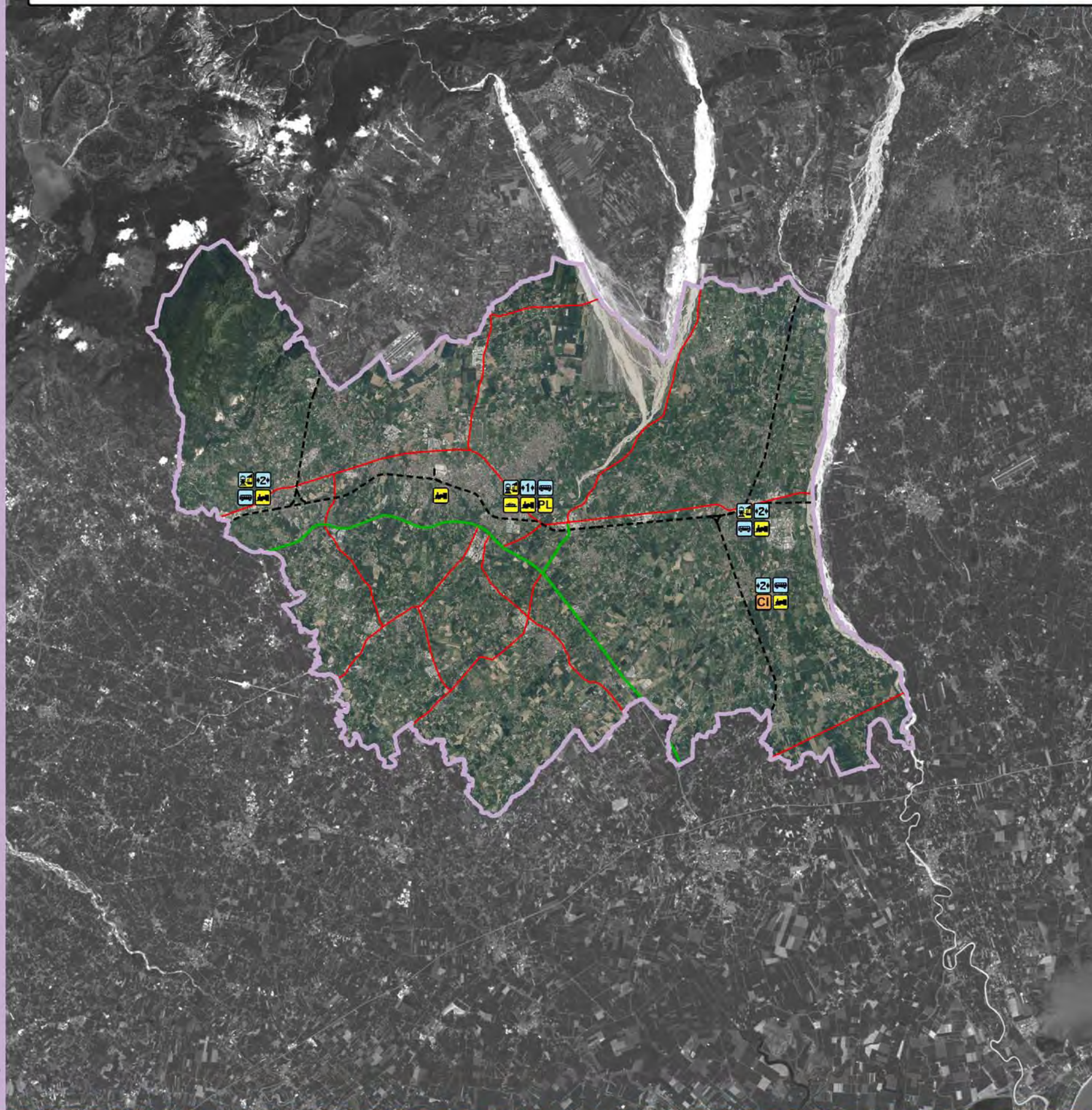
#### Caratteri negativi:

- Assorbimento degli effetti negativi derivanti dall'aumento dei flussi e della congestione stradale.
- Modello insediativo dispersivo, che produce consumo di suoli agricoli che potrebbero essere sfruttati a livello produttivo e perdita di identità rurale ed ambientale.
- Sviluppo di attività industriali e commerciali in prossimità dei nodi infrastrutturali con rilevante trasformazione dei paesaggi e aumento della mobilità privata.
- Diffusione insediativa esterna ai poli maggiori che estendendosi a centri minori e borghi esterni crea conurbazioni non pianificate.

#### Comuni:

Arzene  
Azzano Decimo  
Brugnera  
Caneva  
Casarsa della Delizia  
Chions  
Cordenons  
Cordovado  
Fiume Veneto  
Fontanafredda  
Morsano al Tagliamento  
Pasiano di Pordenone  
Porcia  
Pordenone  
Prata di Pordenone  
Pravisdomini  
Roveredo in Piano  
Sacile  
San Giorgio della Richinvelda  
San Martino al Tagliamento  
San Quirino  
San Vito al Tagliamento  
Sesto al Reghena  
Valvasone  
Zoppola





**Il STL, caratterizzato da una forte mobilità interna, è dotato di una fitta rete infrastrutturale per cui sono previsti diversi potenziamenti e nuove realizzazioni; il mantenimento e potenziamento della rete ferroviaria è il presupposto per il riequilibrio modale.**

La rete stradale principale si sviluppa su complessivi 540,8 km di cui 38,8 di autostrade/raccordi e 115,4 di viabilità di primo livello così come individuata dal Piano regionale di settore (su 100,7 km di strade statali/regionali e 401,3 km di strade provinciali).

La rete autostradale è composta dalla A28 Portogruaro-Conegliano e dal raccordo autostradale 16. La rete di primo livello definita dal Piano di settore è costituita principalmente dalla S.S. 13 lungo l'asse est-ovest e dalla S.R. 251 in direzione nord-sud. Trasversalmente a queste si aggiungono l'asse NSA 177 Piandipan-Sequals e nel quadrante sud-ovest la maglia provinciale delle S.P. 9, 14, 35 e 50. Il PGT riconosce al collegamento Casarsa-S.Vito al Tagliamento (polo di primo livello)-Portogruaro (S.R. 463) livello di interesse regionale.

Sviluppi: è prevista dal Piano di settore la realizzazione dei nuovi tratti di "gronda nord" e "circonvallazione sud" di Pordenone, nonché la ristrutturazione e adeguamento funzionale della Piandipan-Sequals (tratto del complessivo intervento di realizzazione del nuovo collegamento Piandipan-Sequals-Gemona). Inoltre è previsto l'adeguamento della rete viaria costituente la viabilità dell'«area del mobile» (riqualificazione di tratti esistenti e completamento con alcuni tratti) e la riqualificazione complessiva dell'asse S.S. 13.

La rete ferroviaria è composta lungo l'asse est-ovest dalla linea alta Venezia-Treviso-Sacile-Pordenone-Udine con le diramazioni verso sud della tratta Casarsa della Delizia-Portogruaro e verso nord della tratta Sacile-Gemona, queste ultime due infrastrutture a binario unico non elettrificate. Inoltre il Piano di settore individua i raccordi funzionali nei pressi di Pordenone.

Sviluppi: sono previste dal Piano di settore le lunette di Sacile e di Casarsa al fine del potenziamento dei servizi. Mantenimento e potenziamento Sacile-Gemona.

**CIMR** - Sacile: sola stazione ferroviaria, l'autostazione è in fase di pianificazione.

Pordenone e S.Vito al Tagliamento: struttura integrata per l'interscambio ferro-gomma.

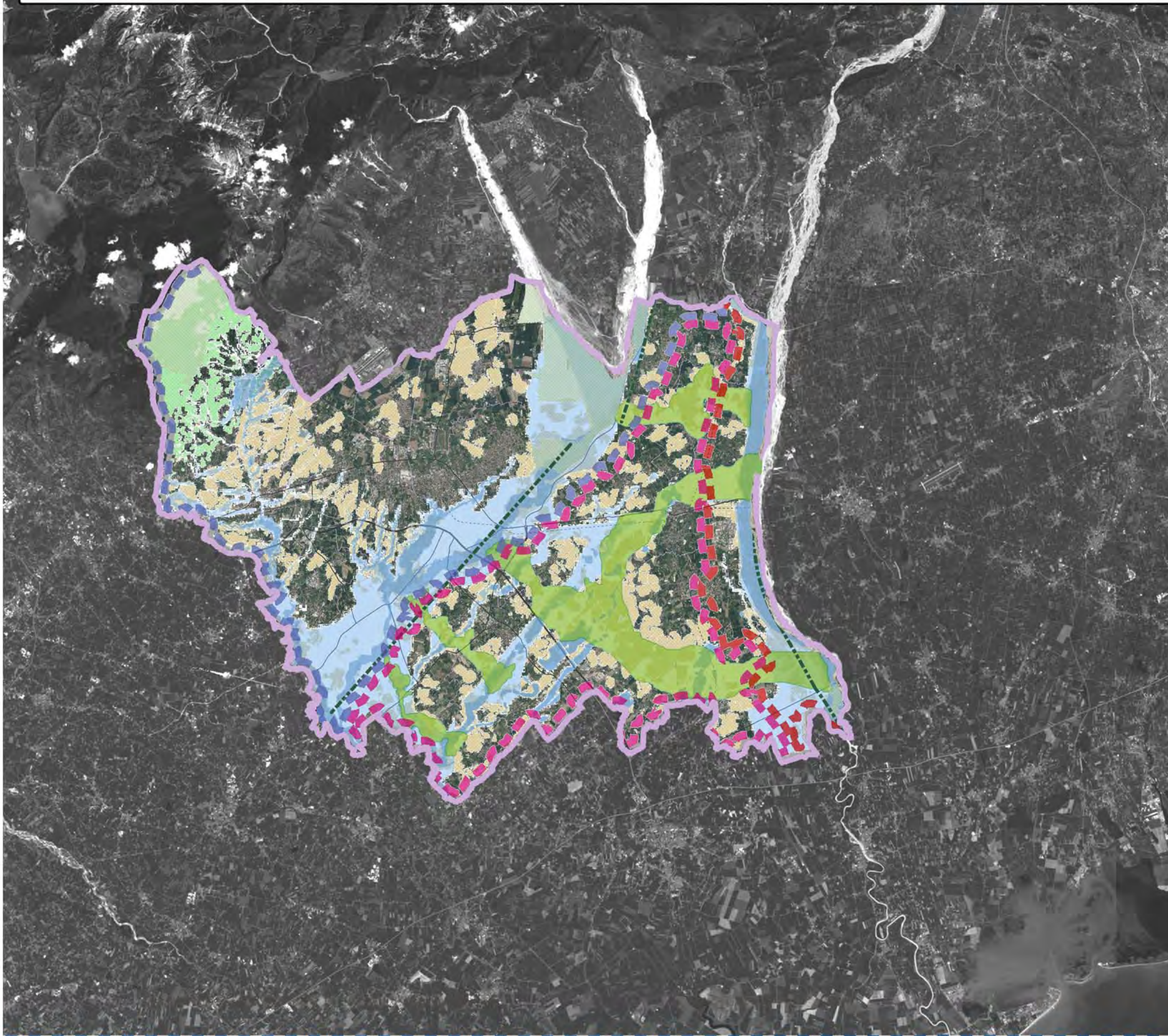
**CICLOVIA** - il tratto della ReCIR della pianura e del Natisone di collegamento tra Codroipo-Pordenone-Sacile-Veneto è da finanziare come pure la ciclovia della bassa pianura pordenonese e quella del Livenza.

**LOGISTICA** - Casarsa della Delizia, S. Vito al Tagliamento, Pordenone, Porcia e Sacile : stazione merci;  
Pordenone : interporto.

**INFRASTRUTTURE ENERGETICHE** - Sono presenti linee di numerosi gasdotti ed elettrodotti aerei. E' previsto il completamento della rete di telecomunicazione a banda larga.

**INDIRIZZI SPECIFICI PER LE AZIONI IN AREA VASTA:**

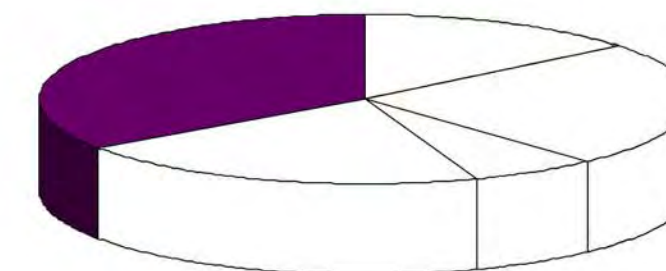
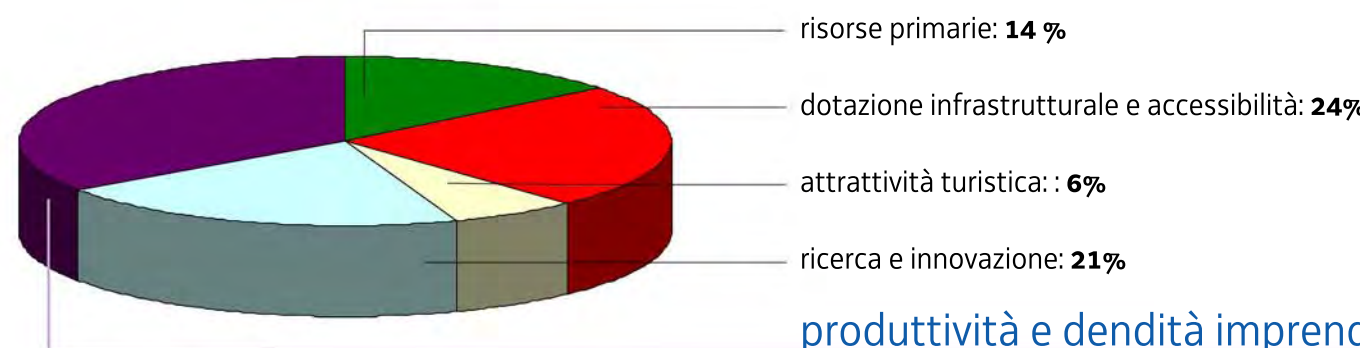
- valutare i possibili sviluppi del territorio nella prospettiva del potenziamento dei collegamenti ferroviari presenti, anche con riferimento alle lunette di Casarsa della Delizia e Sacile, nonché dell'intensificazione e sviluppo di un sistema ferroviario metropolitano che favorisca in via prioritaria l'utilizzo del treno, nonché un adeguato livello di connettività tra poli di primo livello (v. tabella azioni PGT: 1.2.3);
- favorire il mantenimento, adeguamento e potenziamento delle linee ferroviarie secondarie Portogruaro-Casarsa della Delizia e Sacile-Gemona e dei relativi servizi (v. tabella azioni PGT: 1.2.3);



### COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

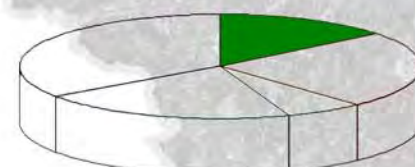
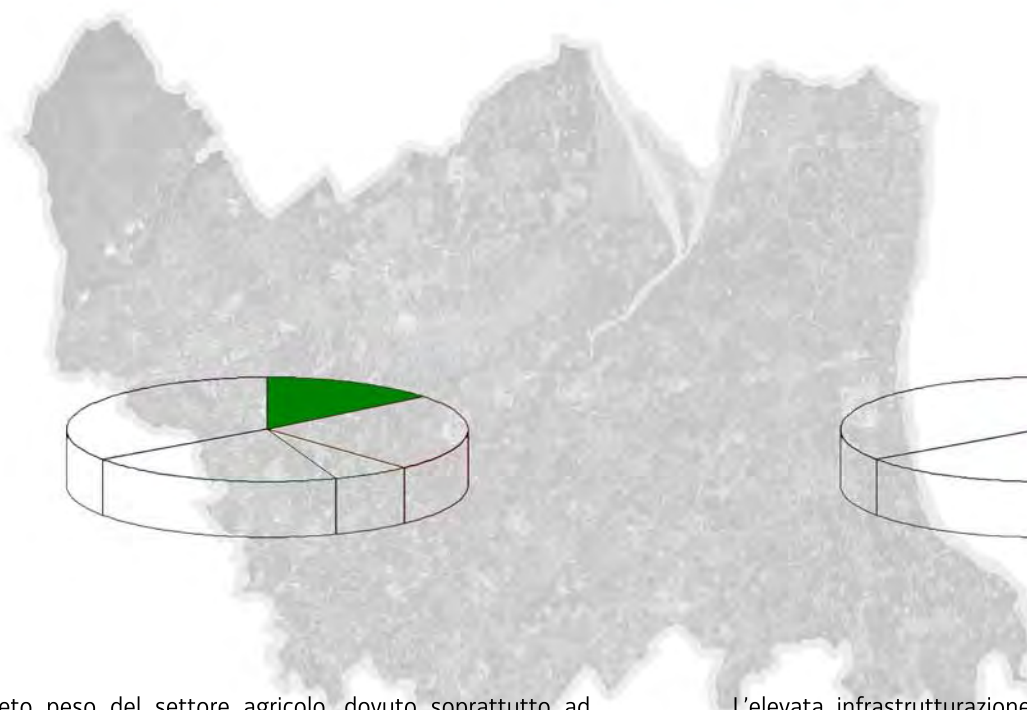
<b>Biotopo</b>	<b>0,21 km<sup>2</sup></b>
<b>SIC</b>	<b>34,55 km<sup>2</sup></b>
<b>Zone Umide</b>	<b>21,46 km<sup>2</sup></b>
<b>ZPS</b>	<b>35,74 km<sup>2</sup></b>

- Elevata incidenza di formazioni lineari costituite da dense cortine di arbusti e alberate cedue;
- Modalità tradizionali di insediamento (permanenza di un sistema di villaggi compatti e distanziati gli uni dagli altri);
- Paesaggio agrario connotato dall'associazione ordinata degli elementi che lo compongono;
- Morfologie ondulate che movimentano la prevalenza del piano orizzontale
- Tessiture agrarie di tradizione medievale con campi chiusi;
- Prati stabili soggetti a sfalcio;
- Territorio unico per l'elevata complessità delle caratteristiche idrauliche e del sistema ambientale (pertinenze fluviali dell'idrografia maggiore e minore caratterizzate da forme meandri) che qualificano anche il paesaggio urbano. Paesaggi fluviali meglio conservati del Friuli;
- Prati umidi (fenomeni di risorgenza e di bassura);
- Permanenza di residui di tessiture dei campi, di insediamenti agrari antichi
- Presenza di prati stabili ed elementi vegetali arborei ed arbustivi connotanti il paesaggio rurale tradizionale (siepi, filari, macchie boscate, corridoi boscati);
- Ambiti naturalistici prioritari della Foresta del Consiglio, dei Magredi del Cellina (in parte), della Risorgiva del Vinchiaruzzo, del Bosco di Golena del Torreano;
- Connettivo ecologico prioritario del Bosco di Torrate;
- Rete ecologica delle acque dei fiumi Tagliamento, Meduna, Cellina, Livenza e Noncello;
- Presenza di scarsi lembi di connettivo ecologico agricolo.

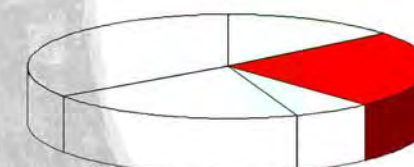


tematica settoriale prevalente: PRODUTTIVITA' E DENSITA' IMPRENDITORIALE

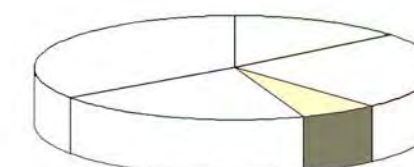
La struttura produttiva robusta e diversificata assicura livelli di produttività e offerta di lavoro tra i più alti in regione. La grande tradizione industriale si basa sui distretti del mobile e della componentistica termoelettromeccanica che interessano quasi l'85% del territorio e sulla presenza del consorzio di sviluppo manifatturiero di Ponte Rosso. Negli ultimi anni si è assistito ad una rapida crescita dei servizi che sono diventati la prima componente del sistema economico in termini di valore aggiunto prodotto in diversi comuni come Pordenone, Sacile e Casarsa della Delizia.



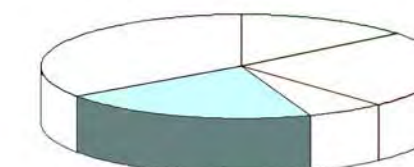
Discreto peso del settore agricolo, dovuto soprattutto ad alcuni comuni aventi una forte componente rurale come Arzene e San Martino al Tagliamento, ma bassissima rilevanza del comparto agroalimentare che tocca il minimo registrato a livello regionale.



L'elevata infrastrutturazione viaria (passaggio autostrada A28 e vicinanza ad A4 e A27) ferroviaria (Linea Venezia-Udine) e logistica (interporto di Pordenone) e la possibilità di poter usufruire delle strutture del vicino Veneto (in particolare dell'aeroporto di Venezia) permettono al sistema di raggiungere un livello di accessibilità tra i più



La limitata rilevanza turistica deriva dalla mancanza di attrattori ambientali e stagionali, mentre le presenze registrate dipendono principalmente dalle risorse culturali (in primis il sito UNESCO di Palù di Livenza) e storiche (circuiti dei castelli, aree archeologiche e siti della Grande Guerra).

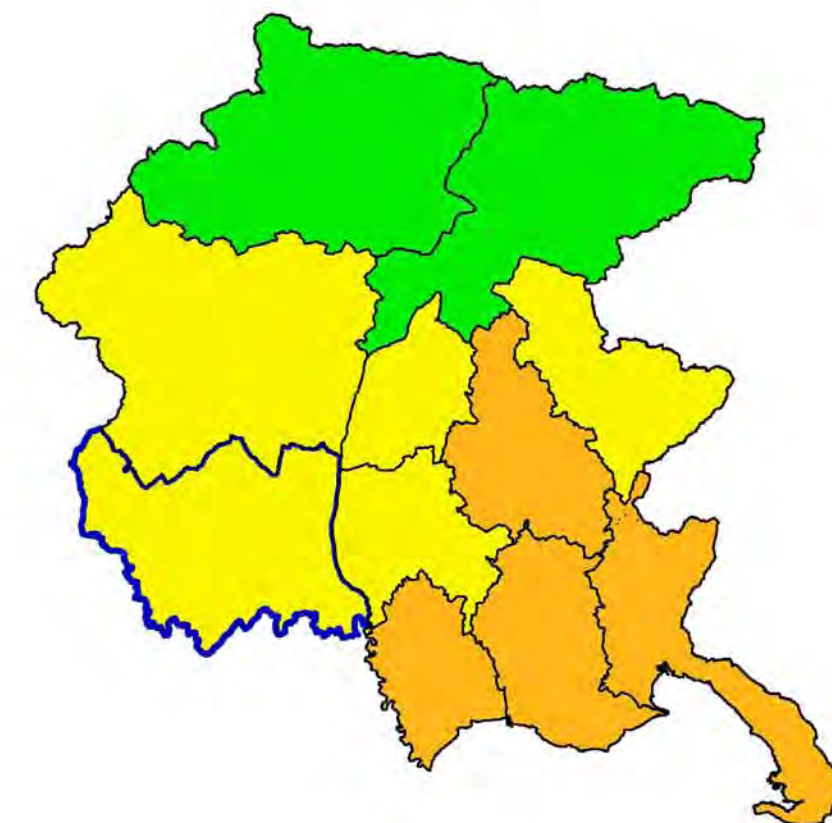


La crescente diffusione di attività manifatturiere High Tech è stata accompagnata dallo sviluppo di un'offerta universitaria prevalentemente tecnico-scientifica, finalizzata alla formazione di capitale umano qualificato, e dalla costituzione del polo tecnologico di Pordenone che ha favorito la nascita di diverse start up innovative.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Buono	+1
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Ottimo	+1,18
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Pessimo	-2
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Pessimo	-2
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Sufficiente	0
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-0,72
Certificazioni ISO14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Sufficiente	0,32
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Pessimo	-1,88
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Ottimo	+1,50
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Sufficiente	0
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Pessimo	-4
Produzione di rifiuti urbani	Variazione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Sufficiente	0
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Ottimo	+1,18
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Scadente	-0,84
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Sufficiente	0
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Sufficiente	-0,44
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Buono	+1

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Sufficiente	Sufficiente
-0,15	-0,09



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta che si incentra sui poli di Maniago e Spilimbergo si caratterizza per un giudizio complessivo sufficiente, anche se non del tutto, cui si giunge sia attraverso l'applicazione della mera media aritmetica, sia mediante la scelta di una media di giudizio ponderato.

Degli indicatori componenti il core-set utilizzato per il bilancio ambientale, la maggior parte è stata giudicata come sufficiente (6 indicatori su 17 totali) o negativamente (6 indicatori su 17 totali): a confermare in negativo la valutazione contribuiscono ben 4 indicatori giudicati pessimi. Tale risultato è tuttavia bilanciato da 3 indicatori valutati con giudizio ottimo e 2 indicatori il cui giudizio è stato definito buono.

Nell'ambito dell'area vasta considerata, hanno assunto valori sufficienti gli indicatori riferiti a: pressione della rete infrastrutturale in aree protette, pressione antropica che per la maggior parte del territorio interessato ha valore medio, tendenza alla riduzione della produzione di rifiuti, tutela dall'inquinamento acustico e limitata diffusione delle certificazioni ambientali ISO 14001. Sono stati giudicati scarsi gli indicatori afferenti le registrazioni EMAS e la presenza di piste ciclabili mentre risultati piuttosto negativi sono stati rilevati per presenza di superfici boscate, alta percentuale di superfici impermeabilizzate a seguito di insediamenti antropici, presenza di attività produttive rischiose o particolarmente impattanti e un valore ecologico molto basso.

A controbilanciare positivamente i giudizi di valutazione sopra esposti contribuiscono gli indicatori relativi alle composizione ed età della popolazione residente, un'estensione della superficie agricola utilizzata superiore alla media regionale, una raccolta differenziata in crescita ed in linea con gli obiettivi nazionali nonché una fragilità ambientale che risulta molto bassa per la maggior parte del territorio oggetto di valutazione.



Superficie (km<sup>2</sup>): 1222  
Popolazione residente (abitanti): 39380  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>) 32,2

Il polo di Tolmezzo è meta di un significativo movimento di turisti, è al centro di rapporti particolarmente intensi con il circondario, grazie alla presenza del polo industriale, che consente un notevole assorbimento di manodopera, degli istituti d'istruzione scolastica di secondo grado e del presidio ospedaliero.

Oggi Tolmezzo è il punto di riferimento di tutti i paesi delle valli carniche ed offre molti servizi. L'economia locale si basa principalmente sul turismo, sul commercio, l'industria del legno e della carta e sull'artigianato locale. Arta Terme, Forni di Sopra e Ravascletto godono di un discreto turismo invernale ma sono carenti di servizi; intrattengono rapporti non molto rilevanti con i comuni del circondario, ai quali gli abitanti si rivolgono anche per motivi di studio e per usufruire dei servizi non disponibili sul posto.

In tutto il resto del territorio gli insediamenti permanenti sono radi e collocati nei fondovalle più aperti; la tipologia insediativa è quella montana (costruzioni su pendenza dei versanti, nelle estensioni delle valli, ad esposizione solare. Gli insediamenti sono formati da piccole case poste una a ridosso delle altre in modo da sottrarre il minor quantitativo di terreno possibile ai pascoli e alle coltivazioni. Queste ultime si connotano per l'associazione tra colture orticole e prato stabile.

Le malghe sono presenti lungo tutta la catena Carnica principale, mentre gli stavoli sono limitati ai settori estremi occidentali ed orientali.

Il STL, di riferimento al polo di primo livello di Gemona del Friuli e in prospettiva ricomprendente il polo progettuale di primo livello di Tarvisio, si classifica tra quelli a bassa intensità relazionale, con circa 9.700 spostamenti pendolari interni al FVG complessivamente interessati. Si caratterizza per le prevalenti relazioni di scambio con altri sistemi territoriali, determinate in particolare dagli spostamenti da Gemona verso destinazioni quali Osoppo e Udine e da flussi connessi al polo di Tolmezzo. Il polo di Gemona si pone, inoltre, quale centro attrattore degli spostamenti pendolari più rilevanti, rispetto ai comuni di prima cintura. Si rilevano, in secondo piano, le relazioni dai territori delle Alpi Giulie Orientali orientate sul polo di progetto di Tarvisio.

## COMPONENTI TERRITORIALI E STORICO PAESAGGISTICHE

L'STL 10 si localizza sulle Alpi e Prealpi Carniche e segue il bacino fluviale del Tagliamento. Iniziando la descrizione da nord si riscontra l'ambito del paesaggio della Catena Carnica principale di rilevante valore naturalistico per le sue caratteristiche geologiche e vegetazionali con notevoli pievi, cappelle votive ed altri manufatti legati al culto religioso. La morfologia dell'ambito è caratterizzata da versanti scoscesi e privi di vegetazioni e valli tortuose incise da corsi d'acqua torrentizi. Gli insediamenti permanenti (Forni Avoltri e Timau) sono radi e collocati nei fondovalle più aperti e presentano una tipologia insediativa tipica degli insediamenti montani. Le malghe sono presenti lungo tutta la catena Carnica principale (vecchie malghe abbandonate di Montute, Cuesta Robbia e Culet nel territorio di Ligosullo), mentre gli stavoli sono limitati per lo più agli estremi settori occidentale ed orientale. Anche questo territorio fin dalla preistoria collega il Mediterraneo all'Europa centrale. Vi sono in tal senso vari monumenti storici: le grotte in Comune di Paluzza che rivestono particolare importanza tanto per i rinvenimenti archeologico-paleontologici d'età preistorica e protostorica, quanto per le vicende storico-belliche relative alla Grande Guerra, con postazioni strategiche presso Timau (Grotta presso la centrale di Timau, il Fontanon di Timau, l'Abisso Marinelli, la Grotta dei Cristalli), la Grotta Ricoveri Cantore, sul Pal Piccolo, la Grotta di Monte Croce Carnico; la Torre "romana" o Moscarda e varie iscrizioni romane sulla roccia lungo la via del Monte Croce. Altre importanti vette o località divenute campi di battaglia o nelle quali sorgono vestigia militari della Prima Guerra Mondiale risultano inoltre: la Vetta Cuelat/Cima Freikofel (1757 m.s.l.m.), il Monte Pal Grande, la Casera Pal Grande di Sopra (1705 m.s.l.m.), la Casera Pal Grande di Sotto (1536 m.s.l.m.), la Cima Avostanis (2193 m.s.l.m.), la Cima Pramosio e le Casere Pramosia. Interessante in quest'ambito paesaggistico della catena Carnica principale l'insediamento di Paularo con monumenti risalenti al Medioevo e rinascimentali.

La gran parte del STL 10 è presente nell'ambito paesaggistico dei Canali della Carnia con rilievi dalla morfologia dolce, con estese superfici di boschi di latifoglie e conifere ed insediamenti stabili di fondovalle. I fondovalle più aperti sono intensamente coltivati ed è frequente l'associazione fra prato stabile e colture avvicendate. La città più importante è Tolmezzo situata nel bacino del Tagliamento e nella quale ritroviamo ruderi e monumenti dell'epoca medievale (la Torre Picotta, i castelli di Cort dal Salvan, presso Casanova, di San Lorenzo e di Illegio, ruderi delle torri Cuel di Tor e di Feleteit). Altri centri storicamente importanti localizzati in quest'ambito paesaggistico sono: Ampezzo per le sue case rustiche connotate da caratteristica tipologia, Comeglians e dintorni, per il tipico edificio settecentesco di Palazzo De Gloria, nel territorio del Comune di Raveo per i resti di insediamenti tardo antichi, quali quello d'altura sul Chiaibione (Cuel Budin) e di un edificio tardoromano affrescato del IV sec. d.C. inerpicato sul monte ed infine a Zuglio, anch'essa presidio a protezione dell'importante Via Julia Augusta, che da Aquileia portava ad Aguntum, centro del Norico meridionale, con i rinvenimenti archeologici e paleontologici sparsi di età preistorica, protostorica e preromana.

Per la rimanente parte sudorientale del STL 10 si riscontra un paesaggio che entra nel parco naturale delle Dolomiti Friulane, con estesa copertura forestale (boschi di conifere e di latifoglie) e laghi con relativi contesti paesaggistici (Forgaria - lago e riserva naturale del Cornino). Nella Carnia occidentale si evidenzia un paesaggio prettamente dolomitico: nell'ambito paesaggistico dei Forni Savorgnani si rileva l'antico aggregato urbano di Forni di Sopra costituito dalle frazioni di Vico, Cella ed Andrazza, caratterizzate da esempi di architettura rurale che si distinguono per le strutture pensili lignee in facciata. Presso Tintait sorgono le tracce dell'antichissimo castello di Forni di Sopra mentre ad Andrazza, quelle del castello di Sacquidic. Nell'ambito paesaggistico della Conca di Sauris e nella Val Pesarina sono presenti rilievi a linea di cresta discontinua tipica delle rocce dolomitiche e tra le valli rilievi a linea morbida. A Sauris sorgono numerose case munite di caratteristiche sovrastrutture di legno. A Sauris di Sopra è stato restaurato un rustico divenuto sede del Centro Etnografico, inserito in un circuito museale e premuseale diffuso.

### Caratteri positivi:

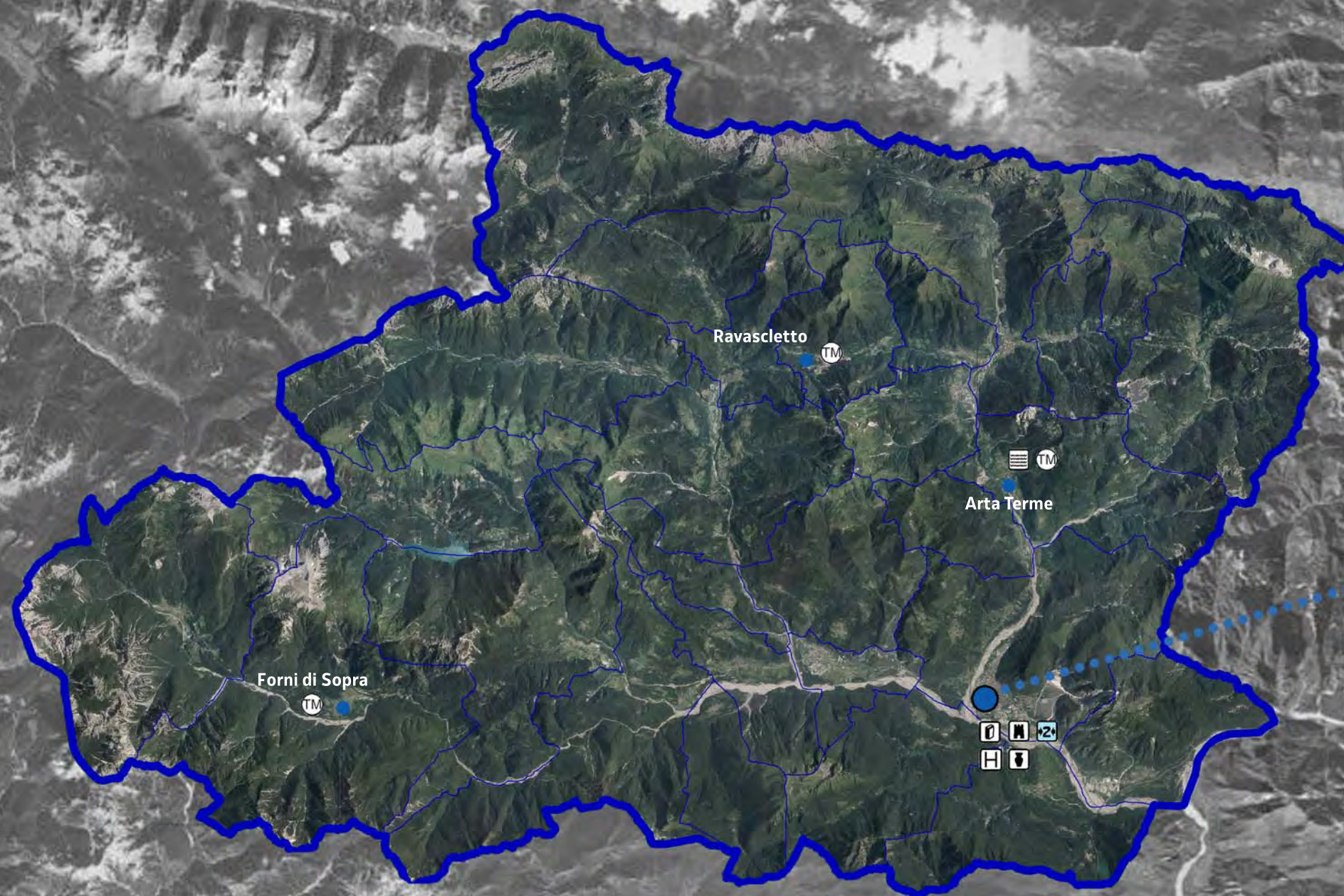
- Discreta ricettività turistica collegata al turismo montano ed ambientale che potrebbe essere ulteriormente potenziata valorizzando le risorse storico-culturali e migliorando l'accessibilità.
- Elevato livello di sviluppo economico nei comuni del fondovalle, caratterizzati da un elevato numero di aziende e posti di lavoro relativamente alla popolazione.
- Considerevole produttività del sistema derivante dalla notevole diffusione di imprese operanti in settori tecnologicamente innovativi.
- Presenza di un polo tecnologico dedicato esclusivamente a incentivare la costituzione di laboratori di ricerca e di attività produttive High Tech sul territorio montano in modo da creare un nuovo modello di sviluppo per l'area.
- Estensivo sistema di tutela ambientale a garanzia del notevole patrimonio paesaggistico e forestale.

### Caratteri negativi:

- Costante processo di spopolamento, invecchiamento demografico e riduzione della forza lavoro in tutta l'area montana che risulta costituita prevalentemente da comuni con meno di mille residenti.
- Sviluppo economico concentrato nei centri di fondovalle (Tolmezzo, Amaro, Villa Santina) e nelle località turistiche (Forni Avoltri, Forni di Sopra, Ravascletto, Arta Terme, Sauris etc.).
- Inadeguata infrastrutturazione del territorio e gravi problemi di accessibilità.

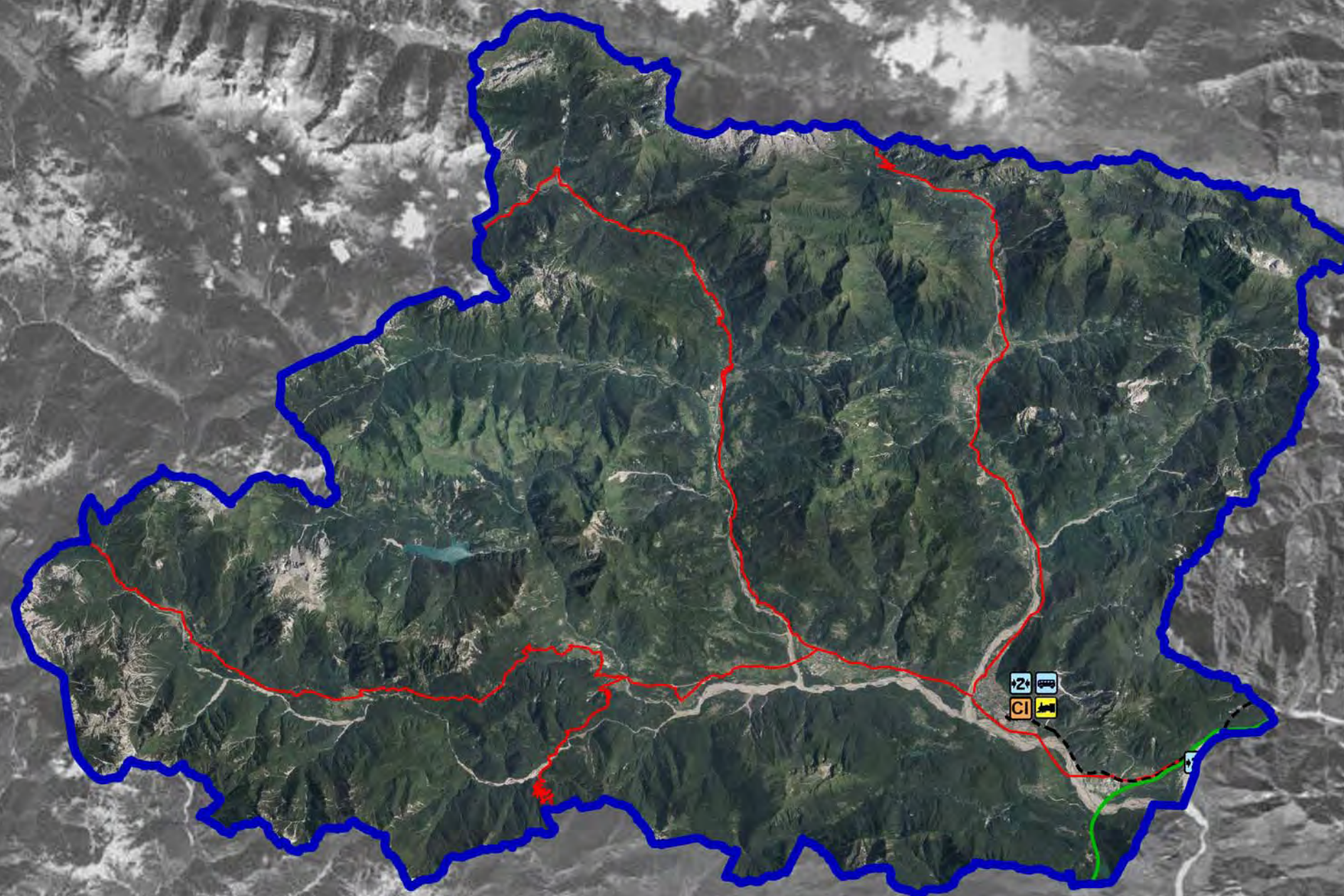
### Comuni:

Amaro  
Ampezzo  
Arta Terme  
Cavazzo Carnico  
Cercivento  
Comeglians  
Enemonzo  
Forni Avoltri  
Forni di Sopra  
Forni di Sotto  
Lauco  
Ligosullo  
Ovaro  
Paluzza  
Paularo  
Prato Carnico  
Preone  
Ravascletto  
Raveo  
Rigolato  
Sauris  
Socchieve  
Sutrio  
Tolmezzo  
Treppo Carnico  
Verzegnis  
Villa Santina  
Zuglio



**TOLMEZZO:** Polo di 1° livello  
Superficie (km<sup>2</sup>): 65,7  
Popolazione residente (abitanti): 10725  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>): 163,2





**La rete infrastrutturale del STL si sviluppa lungo la S.S. 52 su cui confluisce la mobilità delle vallate verso il polo di 1° livello di Tolmezzo.**

La rete stradale principale si sviluppa su complessivi 327,0 km di cui 12,6 di autostrada e 137,7 di viabilità di primo livello così come individuata dal Piano regionale di settore (su 184,4 km di strade statali/regionali e 130,0 km di strade provinciali).

L'autostrada A23 attraversa limitatamente l'areale ed è accessibile al casello di Carnia-Tolmezzo. La rete di primo livello definita dal Piano di settore è costituita dalle S.S. 52 e 52bis e dalle S.R. 355 e 552.

Sviluppi: è prevista dal Piano di settore la riqualificazione e messa in sicurezza della viabilità di primo livello in area montana.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria è presente il solo tratto ferroviario Carnia-Tolmezzo di raccordo funzionale all'area industriale di Tolmezzo, classificato di terzo livello dal vigente Piano di settore, e non adibito a servizio passeggeri; in prospettiva a lungo termine è da valutarsi la riconversione in tal senso.

**CIMR** - Tolmezzo: è costituito dalla struttura dedicata ai servizi automobilistici, la stazione ferroviaria non è presente.

**CICLOVIA** - è in fase di costruzione il tratto di Ciclovia Alpe Adria che da Gemona si snoda verso Tarvisio al quale si collega un raccordo verso Tolmezzo, in parte realizzato in parte in costruzione. Da Tolmezzo si diramano i tratti della Ciclovia della montagna carnica di collegamento tra Tolmezzo-Passo Montecroce Carnico, in parte realizzato in parte in costruzione e Tolmezzo-Cima Sappada in costruzione. In costruzione e finanziato un tratto che si sviluppa da Tolmezzo verso Ampezzo.

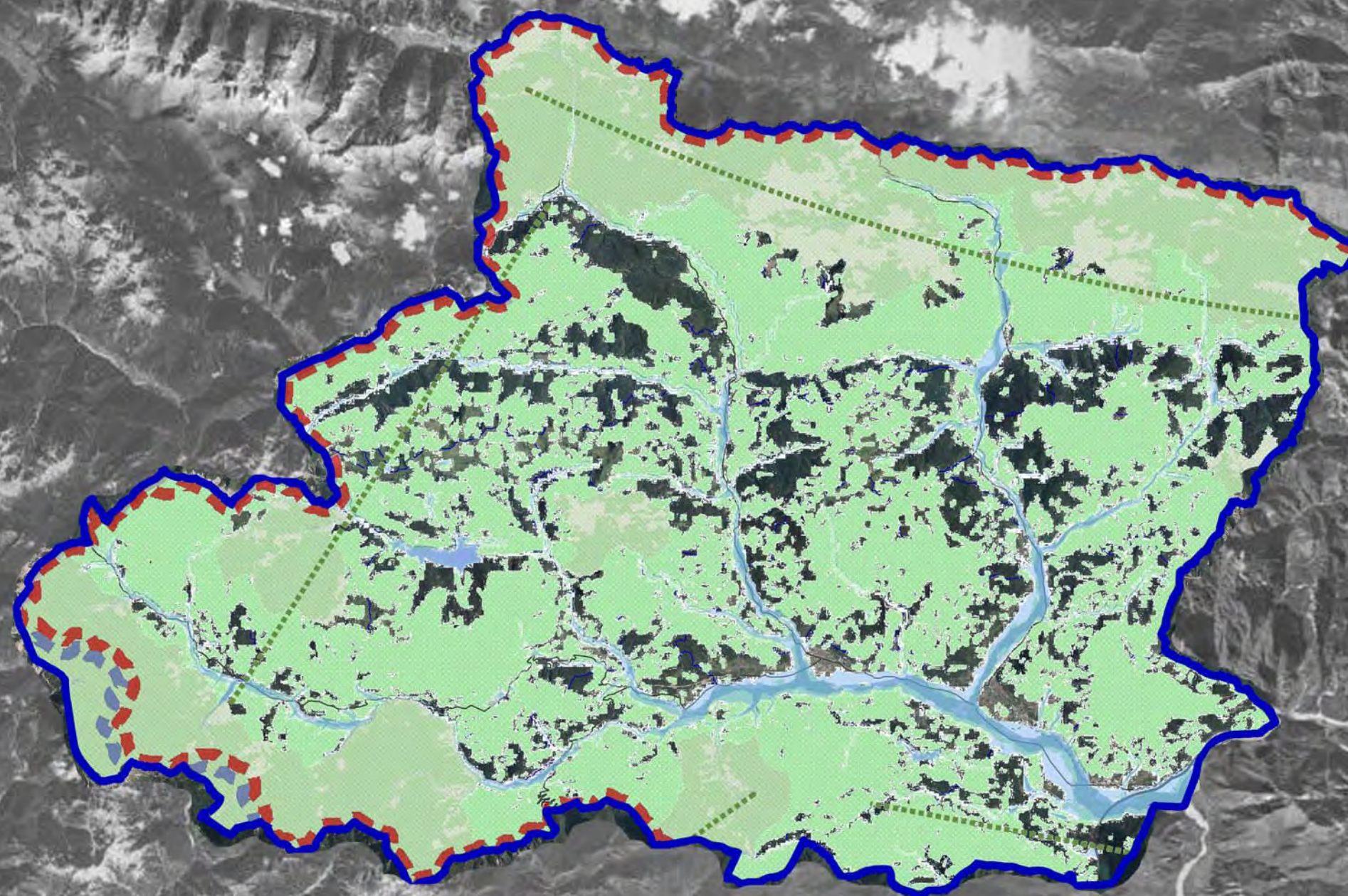
**LOGISTICA** - Tolmezzo: dotato di stazione merci.

**INFRASTRUTTURE ENERGETICHE** - il territorio dell'STL è attraversato dall'oleodotto TAL che prosegue fino in Austria. Sono presenti inoltre linee di gasdotti ed elettrodotti aerei.

Per quanto riguarda la banda larga e la previsione di interventi di realizzazione di tali infrastrutture sono già state realizzate le infrastrutture a servizio della fascia più a sud di territorio da Forni di Sopra verso Tolmezzo mentre la delegazione per i territori più prossimi al confine sono in parte già conferiti, in parte ancora da aggiudicare.

#### INDIRIZZI SPECIFICI PER LE AZIONI IN AREA VASTA:

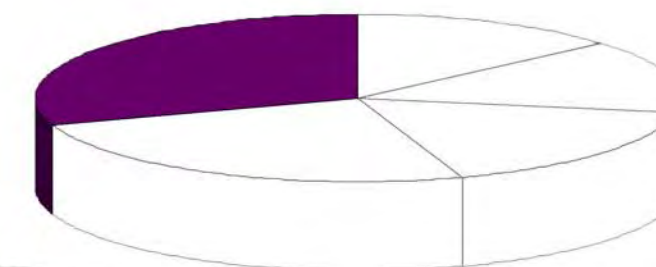
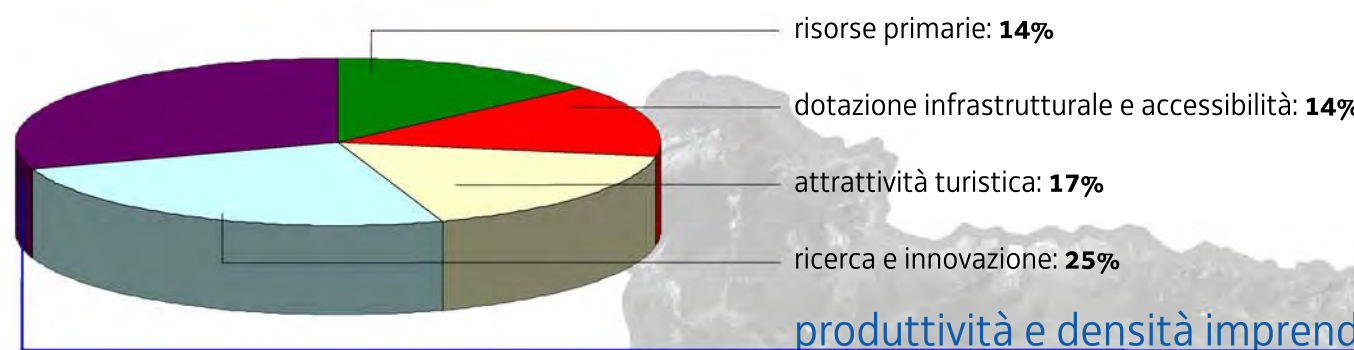
- garantire la connettività del polo di primo livello di Tolmezzo attraverso un servizio di trasporto pubblico di livello adeguato (rete TPL automobilistica di primo livello, art. 8 L.R. 23/2007) in particolare sulla polarità di Udine (v. tabella azioni PGT: 1.2.3);
- valutarsi in prospettiva la riconversione al servizio del tratto ferroviario Carnia-Tolmezzo, di raccordo funzionale all'area industriale di Tolmezzo, ai fini della connettività ferroviaria del polo di primo livello di Tolmezzo (v. tabella azioni PGT: 1.2.3 e 1.3.3).



## COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

Biotopo	0,22 km <sup>2</sup>
Parchi Naturali	73,40 km <sup>2</sup>
SIC	218,60 km <sup>2</sup>
Area wilderness	4,44 km <sup>2</sup>
Zone Umide	11,28 km <sup>2</sup>

- Rilevante valore naturalistico della catena Carnica per le sue caratteristiche geologiche, vegetazionali e paesaggistiche;
- Morfologia dell'ambito caratterizzata dalla forma delle Alpi Carniche, che presentano versanti scoscesi e privi di vegetazioni, valli tortuose incise da corsi d'acqua torrentizi;
- Gli ambiti naturalistici prioritari del gruppo del Monte Coglians, della Creta di Aip e Sella di Lanza, dei Monti Verzegnis e Valcada (in parte), delle Dolomiti Friulane (in parte), dei Monti Bivera e Clapsavon, del Col Gentile, dei Monti Dimon e Paularo;
- Il connettivo ecologico prioritario delle Alpi Carniche, del Monte Serio, del Bosco Duron, della Palude Valpudia, dei Monti San Simeone e Brancot (in parte), della Palude Vuarbis, della Palude das Fontanas, del Monte Piombada e Val D'Arzino (in parte), dei Monti Verzegnis e Valcada, della Torbiera Curedi, delle Colline Carniche, della Palude Cima di Corso, dell'area umida di Monte Priva, della forra del Lumiei;
- La rete ecologica delle acque dei fiumi Tagliamento, Lumiei, Degano, But, Chiarsò, Fella (in parte), del lago di Sauris, di Cavazzo;
- Il connettivo ecologico montano preponderante sulla superficie del STL ad esclusione soprattutto delle vallate;
- Le sedi di strutture pubbliche di gestione della rete ecologica: le strutture attrezzate e aree ripristinate connesse alla rete ecologica di Forni di Sotto e Forni di Sopra e l'ecomuseo a Paularo.



## tematica settoriale prevalente: PRODUTTIVITÀ E DENSITÀ IMPRENDITORIALE

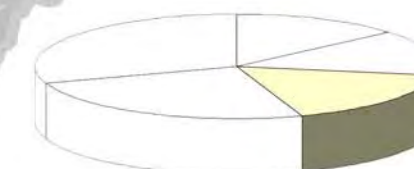
A causa dei problemi di accessibilità, lo sviluppo socio economico si è concentrato prevalentemente nella zona di fondovalle compresa tra i comuni di Tolmezzo, Amaro e Villa Santina, ma nonostante questo i livelli di densità imprenditoriale e offerta di lavoro sono sorprendentemente alti. Il sistema, inoltre, raggiunge un dato inaspettato anche per quanto riguarda la produttività del lavoro visto che il valore aggiunto pro capite si attesta al secondo posto su scala regionale insieme a quello dell'area di Pordenone.



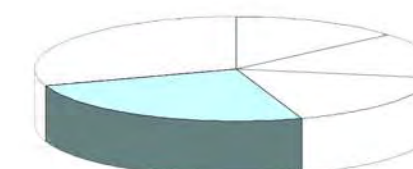
Ridotta rilevanza dell'attività agricola e modesta diffusione dell'industria agroalimentare che però presenta produzioni di eccellenza nel campo dei formaggi, dei salumi e delle bevande (birra e sciroppi di frutta).



Le caratteristiche orografiche non hanno permesso un'adeguata infrastrutturazione del territorio che essendo connesso alla linea ferroviaria soltanto tramite le stazioni di Venzone e Carnia, localizzate nell'adiacente STL di Gemona e caratterizzate da un modesto livello di servizio, e all'asse autostradale unicamente attraverso il casello di Amaro risulta caratterizzato dal peggior valore di accessibilità della regione.



Discreta ricettività stagionale legata, in inverno, ai comprensori sciistici di Forni di Sopra e di Ravascletto, e, in estate, anche ad altri comuni dotati di strutture legate al turismo montano come Forni Avoltri, Arta Terme, Sauris e Sutrio. Nonostante il considerevole patrimonio paesaggistico-ambientale, le risorse culturali (aree archeologiche, siti della Grande Guerra, insediamenti storici e musei etnografici) e le peculiarità enogastronomiche, lo sviluppo turistico è inferiore a quello raggiunto dal sistema Gemonese poiché continua ad essere ostacolato da seri problemi di accessibilità del territorio.

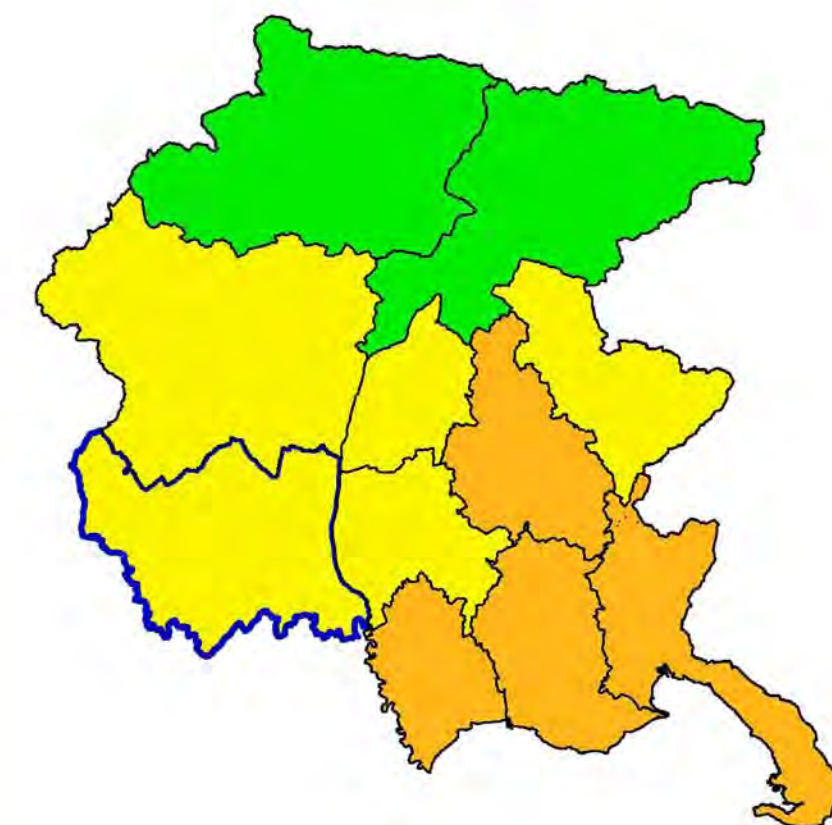


La presenza del Centro di Innovazione Tecnologica di Amaro e l'implementazione di diversi progetti per l'animazione economica della montagna e l'integrazione tra il tessuto produttivo e il mondo della ricerca hanno favorito l'insediamento ed il rafforzamento di numerose attività High Tech, sia nel comparto manifatturiero che nei servizi, rendendo la rilevanza di questi settori molto elevata e inferiore soltanto a quella registrata nel sistema giuliano.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Scadente	-1,3
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Pessimo	0
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Ottimo	10
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Ottimo	10
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Ottimo	10
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-0,93
Certificazioni ISO 14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Sufficiente	-0,29
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Buono	+1,14
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Ottimo	10
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Ottimo	10
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Ottimo	10
Produzione di rifiuti urbani	Variazione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Ottimo	10
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Scadente	-1
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Scadente	-0,64
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Sufficiente	+0,24
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Sufficiente	0
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Pessimo	0

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Buono	Sufficiente
+0,60	-0,31



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta riferita al polo di Tolmezzo è caratterizzato da un giudizio complessivo sufficiente applicando la media matematica: considerando la media di giudizio ponderato, il bilancio ambientale si assesta invece su un giudizio complessivamente buono.

Il giudizio prevalente degli indicatori di bilancio risulta essere medio-alto (con 8 indicatori su 17 totali di cui 1 giudicato buono e i restanti 7 giudicati ottimi) seguiti da un numero leggermente inferiore di indicatori giudicati negativamente (6 sui 17 componenti il core-set, di cui 4 scadenti e 2 giudicati pessimi).

L'area vasta presenta aspetti ambientali di buona qualità, associati a giudizi sufficienti, riferiti alla poco diffusa pratica delle certificazioni ambientali ISO 14001, alla pressione esercitata da parte della rete infrastrutturale sulle aree protette ed alla tutela dall'inquinamento acustico. Il bilancio ambientale ha evidenziato risultati scadenti riferiti alla diffusione della registrazione EMAS, alla pratica della raccolta differenziata, alla presenza di piste ciclabili nonché all'elevata età della popolazione residente e risultati piuttosto negativi per composizione della popolazione residente e limitata presenza di superficie agricola utilizzata. A controbilanciare positivamente il bilancio ambientale concorrono invece le peculiarità dell'area montana caratterizzate da una notevole presenza di aree boscate, da superfici impermeabilizzate inferiori alla media regionale, da fragilità ambientale e pressione antropica molto bassa, dalla quasi totale assenza di attività industriali particolarmente impattanti, da un'ottima tendenza di riduzione della produzione di rifiuti urbani ed infine da un alto valore ecologico.



Superficie (km<sup>2</sup>): 1140.3  
Popolazione residente (abitanti): 33573  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>): 29.4

Come da Statuto, La Comunità Montana del Gemonese, Canal del Ferro e Val Canale esprime e si riconosce nelle realtà multietniche, sociali, culturali e religiose esistenti sul territorio, di ceppo celtico, latino, tedesco, slavo e di altre origini; questo ambito nasce dalla volontà della Comunità di sostenere e valorizzare gli elementi propri di questo territorio, in particolare la propria identità, la cura e lo sviluppo sociale, culturale ed economico del territorio/popolazione di competenza.

Polo di primo livello è Gemona del Friuli, fortemente urbanizzato, caratterizzato da insediamenti artigianali e industriali talvolta attigui all'abitato, edifici rurali convertiti a residenza,

La morfologia insediativa delle valli è invece connotata da diversi caratteri.

La Val Canale presenta un ambiente antropo-geografico unitario dove gli effetti negativi dello spopolamento stanno portando all'abbandono non solo degli insediamenti vallivi ma anche delle attività agricole, infatti, vi è un'assoluta prevalenza del prato stabile mentre colture di limitata importanza si concentrano attorno ai centri abitati.

Di rilevante interesse è l'insediamento di Cave del Predil che comprende antiche miniere e villaggi operai degli anni '50. Gli insediamenti della Val Resia si limitano al fondovalle mentre malghe e stavoli risultano in gran parte abbandonati. Anche qui lo sviluppo e dilizio in particolare dopo il 1976, non sempre ha permesso la conservazione dei caratteri tipici.

Nell'area del Canal del Ferro convergono tre differenti ceppi etnici: italiano, tedesco e slavo con un ricco patrimonio culturale e costruttivo. Gli insediamenti sono localizzati nel fondovalle dove gli interventi di recupero degli edifici non sempre sono stati realizzati con caratteri coerenti alle tipologie tradizionali. Si rilevano inoltre processi di abbandono che coinvolgono anche le estensioni di prato stabile nei fondovalle, mentre in quota le superfici destinate al pascolo sono piuttosto estese e in attività.

Lungo il Canal del Ferro si sviluppano gli insediamenti più consistenti e una fitta rete di infrastrutture. L'insediamento turistico di Sella Nevea risulta privo di qualsiasi forma di integrazione tipologica con il paesaggio alpino.

Il polo di Tarvisio è centro sciistico ed è dotato di una stazione ferroviaria, il cui punto terminale è la Pontebba. Quest'ultima si trova ai piedi del comprensorio sciistico Nassfeld-Pramollo, il più grande comprensorio sciistico della Carinzia (Austria).

Il STL, di riferimento al polo di primo livello di Gemona del Friuli e in prospettiva ricomprendente il polo progettuale di primo livello di Tarvisio, si classifica tra quelli a bassa intensità relazionale, con circa 9.700 spostamenti pendolari interni al FVG. Si caratterizza per le prevalenti relazioni di scambio con altri sistemi territoriali, determinate in particolare dagli spostamenti da Gemona verso destinazioni quali Osoppo e Udine e da flussi connessi al polo di Tolmezzo. Il polo di Gemona si pone, inoltre, quale centro attrattore degli spostamenti pendolari più rilevanti, rispetto ai comuni di prima cintura. Si rilevano, in secondo piano, le relazioni dai territori delle Alpi Giulie Orientali orientate sul polo di progetto di Tarvisio.

## COMPONENTI TERRITORIALI E STORICO PAESAGGISTICHE

L'STL 11 è un sistema che si estende dalle Alpi Giulie fino alle Prealpi Giulie e Carniche compreso il Tagliamento. Il centro principale è Gemona del Friuli, città collinare con complessi d'età medioevale, sita in una zona abitata già in epoca preistorica. Poco più a nord si trova Venzone, inserita nelle liste del patrimonio UNESCO, risalente al XII sec. d.C. e situata storicamente in una posizione di notevole importanza commerciale, fu nodo di transito lungo l'antica strada consolare, la Via Julia Augusta, verso il Noricum, e poi, nel Medioevo, verso la Germania. Essa assume le caratteristiche di un borgo medioevale, tuttora in parte cinto da mura, grazie anche alla minuziosa operazione di recupero post-sismico (terremoto del 1976), concretizzatosi nella ricostruzione filologica dei suoi monumenti e del suo tessuto urbano in generale. Un altro centro importante, sin dall'epoca romana, è Tarvisio che come i centri sopraccitati si trova ancor oggi sul percorso commerciale che dall'Italia porta in Austria e Slovenia. Testimoniano il passaggio delle genti in epoca romana l'edificio di culto romano, a Camporosso in Valcanale, vincolato ai sensi della L. 1089/1939 nonché per l'epoca più recente, rimangono le tracce di opere d'arte e fabbricati della vecchia linea ferroviaria Pontebba dismessa espressione di archeologia infrastrutturale. Altri monumenti vicino a Tarvisio sono: a Fusine in Valromana, le tracce del Castello Weißenfeld, (risalente al XV sec. e rimaneggiato nei secoli) e il Santuario di Monte Lussari. Tali monumenti arricchiscono il paesaggio della Valcanale che presenta: varietà del paesaggio (estese superfici boscate di conifere e latifoglie, pascoli e praterie naturali in quota, prati stabili soggetti a sfalcio); sistemazione del versante di Cave del Predil con tecniche di ingegneria naturalistica che assicurano mitigazione ambientale per i prati del Bartolo: presenza di forma di utilizzo del suolo (prati di fondovalle circondati da estesi boschi) e di insediamento (piccole capanne tradizionali); laghi alpini del Predil e di Fusine: idrografia superficiale con formazione di laghi in ambiti di rilevante interesse ambientale e paesaggistico. Testimonianze monumentali della Grande Guerra presenti a Malborghetto-Valbruna, Val Saisera e Val Dogna.

Di forte valore ambientale ritroviamo i paesaggi della Valle del Ferro con: habitat integri di notevole biodiversità animale e vegetale, cime panoramiche di rara bellezza, habitat submontani ed alpini in ottime condizioni di conservazione e interessanti fenomeni di carsismo nel Parco naturale delle Prealpi Giulie e varietà della copertura vegetale presente (pino nero, boschi misti di abete rosso, abete bianco e faggio). Luogo di particolare interesse scientifico e naturalistico è la Val Raccolana (pascoli d'alta quota, nevaie, ghiacciai a quote insolitamente basse) e l'altopiano del Montasio: luogo panoramico con estesi pascoli di alta quota, malghe e casere.

A sud dei luoghi appena citati si trova la catena dei Musi che rappresenta un ambito paesaggistico omogeneo con al suo interno: il parco naturale delle Prealpi Giulie di notevole rilievo ecologico e paesaggistico con ambienti e fenomeni naturali epigei ed ipogei (fenomeni carsici, incisioni in forra), varietà della copertura vegetale presente (superfici boscate di conifere e latifoglie con prevalenza di pino nero e faggio), rilievi caratterizzati in modo prevalente dalla forma a linea di cresta costante e i stavoli di Gnivizza (a Sella Canizza) sistema di insediamenti stagionali legati al pascolo e alle coltivazioni con tipologie tradizionali originarie ancora ben conservate.

Nella parte più meridionale dell'STL 11, sono da menzionare ancora le paludi di Arterga in un ambito paesaggistico completamente differente da quello precedente con aree umide varietà del paesaggio che passa dal paesaggio prealpino a quello delle colline moreniche e al reticolo fluviale del Tagliamento.

### Caratteri positivi:

- Buona rilevanza turistica e potenzialmente vocata ad ulteriore sviluppo legato alla valorizzazione della grande dotazione di risorse naturali (Parco regionale delle Prealpi Giulie) e al potenziamento degli impianti sciistici.
- Estensivo sistema di tutela ambientale a garanzia dell'importante patrimonio paesaggistico e forestale.

### Caratteri negativi:

- Densità demografica bassissima (23,2 abitanti/km<sup>2</sup>) causata dal costante processo di spopolamento, invecchiamento demografico e riduzione della forza lavoro.
- Sviluppo economico ed imprenditoriale limitato e concentrato soltanto in corrispondenza dei poli maggiori (Gemona del Friuli e Tarvisio).

### Comuni:

Arterga  
Bordano  
Chiusaforte  
Dogna  
Forgaria nel Friuli  
Gemona del Friuli  
Malborghetto Valbruna  
Moggio Udinese  
Montenars  
Pontebba  
Resia  
Resiutta  
Tarvisio  
Trasaghis  
Venzone



**TARVISIO:** polo di 1° livello di progetto  
Superficie (km<sup>2</sup>): 205.6  
Popolazione residente (abitanti): 4774  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>): 23.2

**GEMONA:** polo di 1° livello  
Superficie (km<sup>2</sup>): 56.2  
Popolazione residente (abitanti): 1122  
Densità abitativa (abitanti/km<sup>2</sup>): 199.7

Pontebba





**Rete infrastrutturale di buon livello, caratterizzata dal passaggio della A23, della S.S. 13 e della linea ferroviaria Pontebbana, che può consentire lo sviluppo del potenziale polo di 1° livello di Tarvisio.**

La rete stradale principale si sviluppa su complessivi 303,2 km di cui 65,7 di autostrada e 113,5 di viabilità di primo livello così come individuata dal Piano regionale di settore (su 118,2 km di strade statali/regionali e 119,3 km di strade provinciali).

Il territorio è attraversato dall'autostrada A23. La rete di primo livello definita dal Piano di settore è costituita dalle S.S. 13 e 54 e dalla S.P. 110 di collegamento transfrontaliero con l'Austria attraverso passo Pramollo.

Sviluppi: è prevista dal Piano di settore la riqualificazione e messa in sicurezza della viabilità di primo livello in area montana.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria il territorio è attraversato dalla linea ferroviaria Pontebbana Udine-Tarvisio e nella sola tratta terminale dal collegamento Gemona-Sacile.

Sviluppi: il Piano di settore prevede la rettifica del tracciato all'altezza della stazione di Pontebba per adeguarlo agli standard del resto della tratta, lungo la quale trova sviluppo il Corridoio europeo Adriatico-Baltico.

**CIMR** - Gemona: è costituito da strutture integrate per quanto riguarda l'interscambio ferro-gomma.

-Tarvisio: è previsto come costituito dalla stazione ferroviaria (esistente) e da una struttura dedicata all'interscambio ferro-gomma posta in adiacenza (programmata-progetto preliminare).

**CICLOVIA** - la ciclovia FVG\_1 Alpe Adria di collegamento tra Gemona e Tarvisio è stata quasi totalmente realizzata se non per il tratto nel comune di Moggio Udinese ancora da finanziare e per un tratto nel comune di Chiusaforte in fase di costruzione.

**LOGISTICA** - Pontebba: Interporto, infrastruttura logistica;

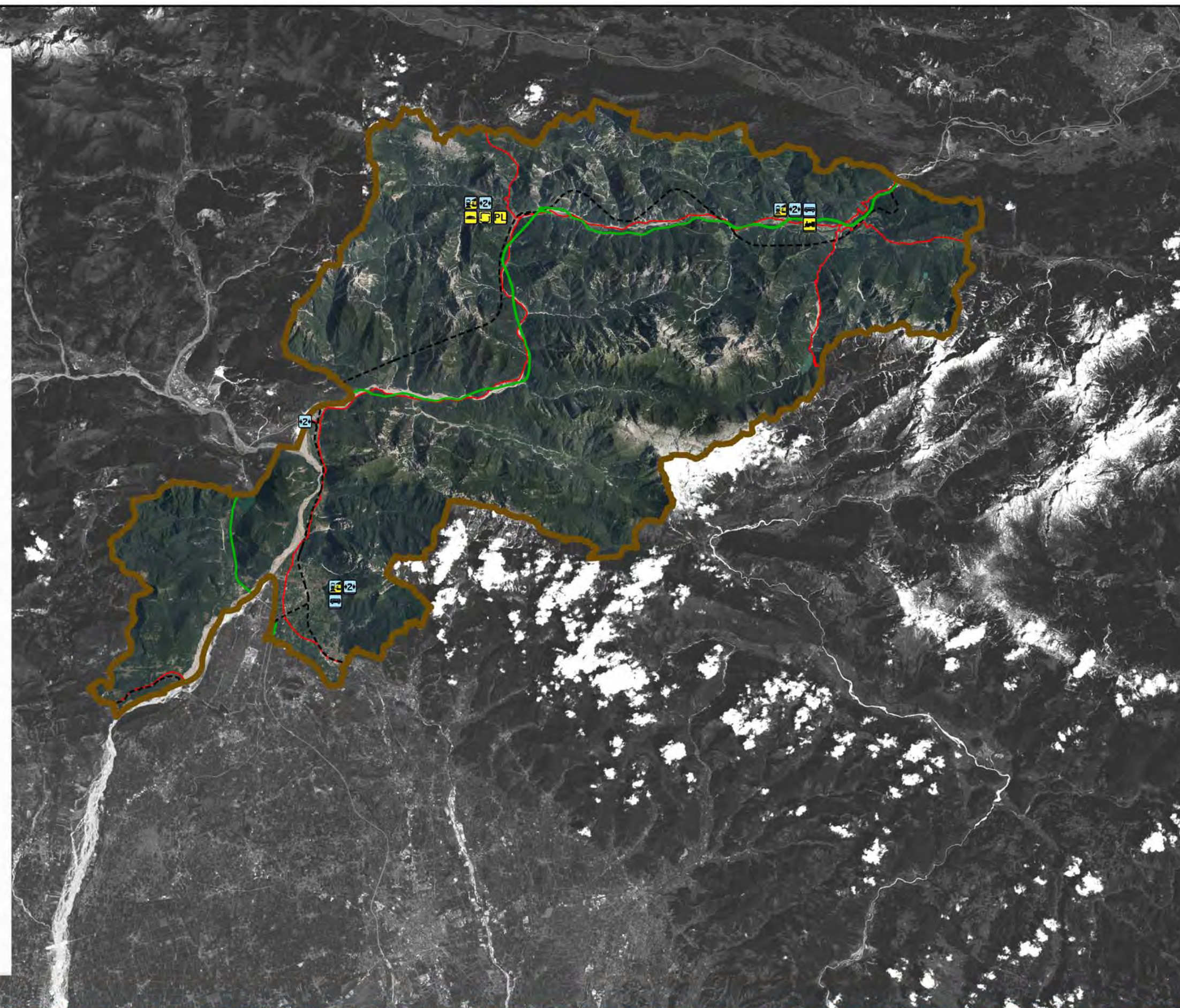
-Tarvisio: dotato di Stazione merci.

**INFRASTRUTTURE ENERGETICHE** - oleodotto TAL che prosegue fino in Austria. Sono inoltre presenti 3 linee di gasdotti ed elettrodotti aerei.

Per quanto riguarda la banda larga e la previsione di interventi di realizzazione di tali infrastrutture sono previsti interventi con mutuo regionale lungo la via principale direzione Tarvisio altri in zona Tarvisio la cui delegazione è non stata ancora conferita.

**INDIRIZZI SPECIFICI PER LE AZIONI IN AREA VASTA:**

- nella prospettiva dello sviluppo del polo di primo livello progettuale di Tarvisio, elevare gli standard di connettività di tale polo alla rete relazionale di interesse del PGT anche con riferimento all'accessibilità del CIMR (v. tabella azioni PGT: 1.2.3);
- favorire l'implementazione del servizio ferroviario transfrontaliero Italia-Austria, rendendo strutturali e ampliando le esperienze pilota di cooperazione a livello europeo (v. tabella azioni PGT: 1.2.2).

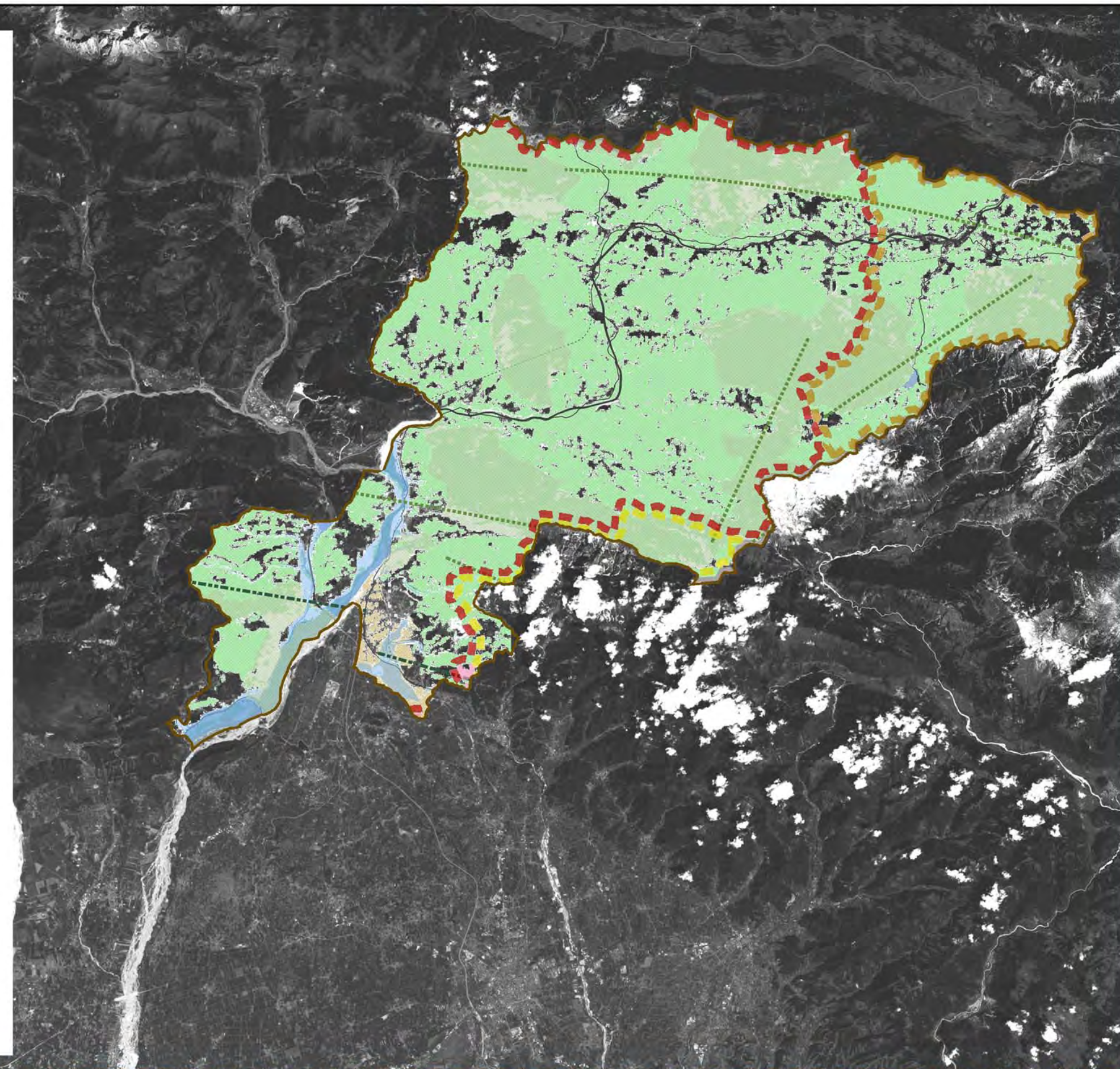




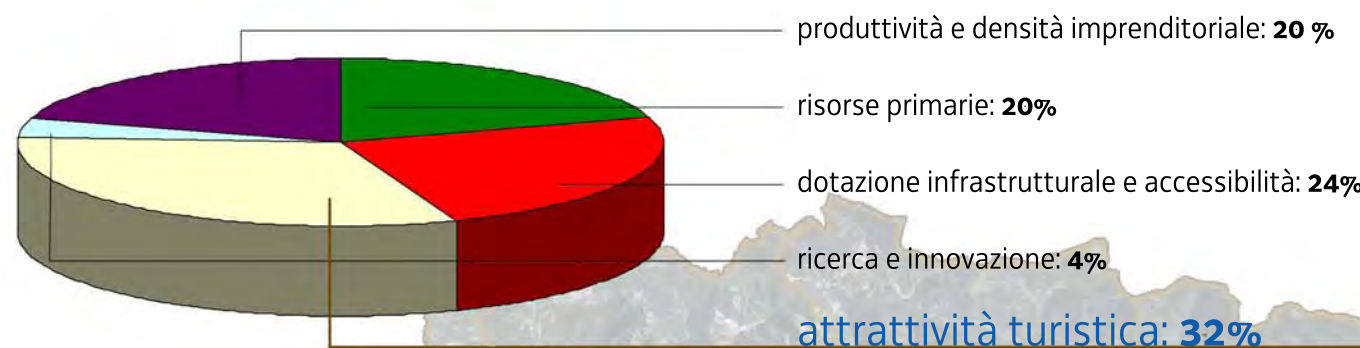
### COMPONENTI TERRITORIALI NATURALISTICHE

<b>Biotopo</b>	<b>0,14 km<sup>2</sup></b>
<b>Parchi Naturali</b>	<b>80,59 km<sup>2</sup></b>
<b>Riserve Naturali</b>	<b>37,51 km<sup>2</sup></b>
<b>SIC</b>	<b>307,27 km<sup>2</sup></b>
<b>Area wilderness</b>	<b>5,17 km<sup>2</sup></b>
<b>Zone Umide</b>	<b>20,57 km<sup>2</sup></b>
<b>ZPS</b>	<b>199,87 km<sup>2</sup></b>

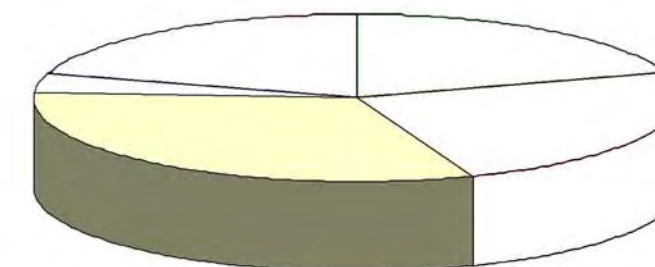
- Ambiti naturalistici prioritari del Jof di Montasio e Jof Fuart, della Conca di Fusine, dei Valloni di Rio Bianco e Malborghetto, del Monte Auernig e Monte Corona, della Creta di Aip e la sella di Lanza (in parte), della Val Alba, del Lago Misini e Rivoli Bianchi, della Valle del Medio Tagliamento (in parte);
  - Connettivo ecologico prioritario delle area umida di Scichizza, Monte Atomizza e Prati del Bartolo, delle Alpi Carniche, delle Alpi Giulie (in parte), dei Monti San Simeone e Brancot, del Monte Piombada e Val d'Arzino (in parte);
  - La rete ecologica delle acque dei fiumi Tagliamento, Fella, Rio Bartolo, Torrente Slizza, Rio Bianco, dei laghi di Fusine e di Cavazzo;
  - Varietà del paesaggio (estese superfici boscate di conifere e latifoglie, pascoli e praterie naturali in quota, prati stabili soggetti a sfalcio);
  - Sistemazione del versante di Cave del Predil con tecniche di ingegneria naturalistica che assicurano mitigazione;
  - Prati del Bartolo: presenza di forma di utilizzo del suolo (prati di fondovalle circondati da estesi boschi) e di insediamento (piccole capanne tradizionali);
  - Laghi alpini del Predil e di Fusine: idrografia superficiale con formazione di laghi in ambiti di rilevante interesse ambientale e paesaggistico.
- Habitat integri con una notevole biodiversità animale e vegetale;
- Cime panoramiche di rara bellezza, habitat submontani ed alpini in ottime condizioni di conservazione e interessanti fenomeni di carsismo nel Parco naturale delle Prealpi Giulie,
  - Rete di tracciati, agli insediamenti, sentieristica storica e militare;
  - Varietà della copertura vegetale presente (pino nero, boschi misti di abete rosso, abete bianco e faggio);
  - Val Raccolana: luogo di particolare interesse scientifico e naturalistico (pascoli d'alta quota, nevai, ghiacciai a quote insolitamente basse);
  - Altopiano del Montasio: luogo panoramico e di interesse naturalistico (estesi pascoli di alta quota, malghe, casere);
  - Parco naturale delle Prealpi Giulie: notevole rilievo ecologico e paesaggistico di vari ambienti e fenomeni naturali epigei ed ipogei (fenomeni carsici, incisioni in forra)
  - Varietà della copertura vegetale presente (superfici boscate di conifere e latifoglie con prevalenza di pino nero e faggio) alternata a roccia sui versanti a sud, e densa e continua sui versanti nord;
  - Rilievi caratterizzati in modo prevalente dalla forma a linea di cresta costante;
  - Prato stabile regolarmente falciato;
  - Stavoli di Gnivizza (a Sella Canizza) sistema di insediamenti stagionali legati al pascolo e alle coltivazioni con tipologie tradizionali originarie ancora ben conservate;
  - Elevata biodiversità per il particolare microclima (dovuto a masse umide e fredde delle Prealpi e all'influenza calda della pianura) con varietà di copertura e delle associazioni flogistiche presenti;
  - Unicità del paesaggio (convergenza di paesaggi diversi: prealpino, spazi aperti e cerchia delle colline moreniche);
  - Varietà del paesaggio (alternanza tra seminativo e componenti arboree);
  - Zona panoramica verso l'arco alpino e prealpino;
  - Rilevante valore naturalistico della catena Carnica per le sue caratteristiche geologiche, vegetazionali e paesaggistiche.







attrattività turistica: 32%

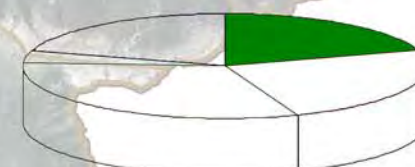


tematica settoriale prevalente: **ATTRATTIVITA' TURISTICA**

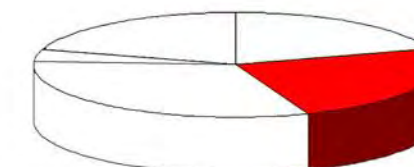
Consistente ricettività stagionale legata, in inverno, ai comprensori sciistici di Tarvisio e Sella Nevea e, in estate, anche ad altri comuni dotati di strutture legate al turismo montano come Gemona del Friuli, Malborghetto Valbruna, Pontebba e Venzone. Possibilità di incrementare la domanda turistica nei Comuni interessati dal Parco delle Prealpi Giulie attraverso la promozione del considerevole patrimonio ambientale del territorio.



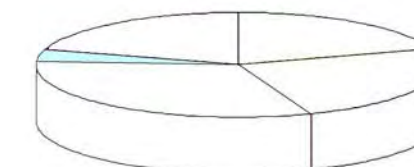
La grande vivacità del settore turistico e la presenza in alcuni comuni del Distretto della componentistica e della termoelettromeccanica permette al sistema di raggiungere la densità imprenditoriale più elevata della regione e un'offerta di lavoro inferiore soltanto al territorio Udinese.



Moderata rilevanza dell'attività agricola e scarsa diffusione del settore agroalimentare nonostante la presenza di produzioni tipiche tradizionali, derivanti dall'incrocio delle tradizioni friulane, carinziane e slovene che potrebbero potenzialmente inserirsi in interessanti nicchie di mercato.



Nonostante le difficili caratteristiche orografiche, il territorio è attraversato sia dalla linea ferroviaria Udine-Tarvisio che dall'asse autostradale (A23), quindi presenta livelli di accessibilità superiori agli altri sistemi montani della regione.

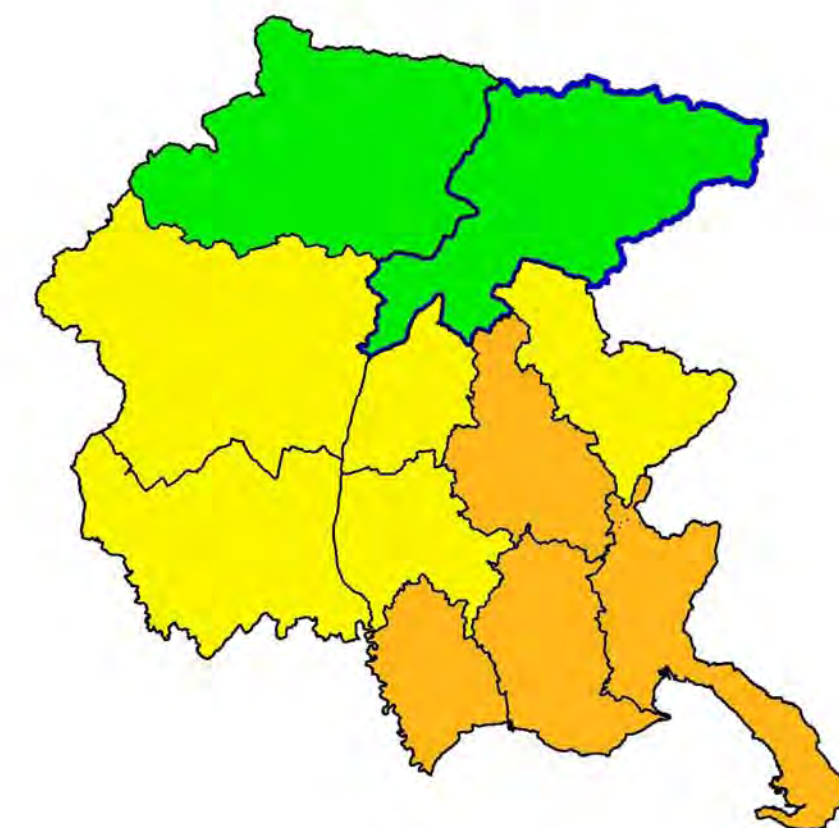


L'esigua diffusione di attività tecnologicamente innovative ha inoltre causato una produttività molto bassa che colloca il sistema agli ultimi posti a livello regionale.



INDICATORE	DESCRIZIONE	TARGET	VALUTAZIONE	
			giudizio	valore
Indice di vecchiaia	Popolazione di età superiore a 65 anni in relazione alla popolazione di età inferiore a 15 anni	Aumento della popolazione di età inferiore a 15 anni in rapporto alla diminuzione della popolazione di età superiore a 65 anni	Scadente	-1,2
Superficie agricola utilizzata	Estensione della superficie di terreni agricoli utilizzati per la coltura di seminativi e per l'arboricoltura da legno	Il valore della percentuale della SAU rispetto alla superficie complessiva dell'area vasta sia superiore al valore medio percentuale dello stesso dato su scala regionale	Pessimo	-2
Superficie aree boscate	Indica la superficie di aree boscate	Mantenimento del valore attuale o eventuale incremento	Ottimo	+3
Aziende rientranti nelle procedure di AIA	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 13 del decreto legislativo 152/2006	Minor numero di impianti soggetti ad AIA autorizzati	Ottimo	+2
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Indica il numero di stabilimenti industriali presenti sul territorio comunale soggetti alle disposizioni di cui al capo II del decreto legislativo 334/1999	Assenza o minor numero di impianti a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio	Ottimo	+2
Registrazioni EMAS	Indica il numero di aziende/organizzazioni registrate EMAS	Maggior presenza di registrazioni EMAS sul territorio	Scadente	-1
Certificazioni ISO14001	Indica il numero di aziende/organizzazioni/pubbliche amministrazioni certificate ISO 14001	Maggior presenza di certificazioni ISO 14001 sul territorio	Scadente	-0,73
Valore ecologico	Il valore ecologico, correlato al mantenimento della integrità/identità di un habitat o di un ecosistema, è essenziale nella salvaguardia dei processi ecologici e dei sistemi di supporto alla vita sulla terra	La percentuale maggiore del territorio sia caratterizzata da valore ecologico alto	Buono	+0,93
Fragilità ambientale	La fragilità riflette il grado di sensibilità di habitat, comunità ed ecosistemi al cambiamento ambientale, individuando le aree e le tipologie di habitat più vulnerabili del territorio regionale	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da fragilità ambientale molto bassa	Ottimo	+1,55
Pressione antropica	La pressione antropica è intesa come complesso delle interferenze, prodotte da opere/presenze/attività umane sull'ambiente, alteranti gli aspetti strutturali/ funzionali di un ecosistema	La percentuale maggiore del territorio è caratterizzata da pressione antropica molto bassa	Ottimo	+1,16
Superficie impermeabilizzata	Superficie del territorio impermeabilizzata a seguito della realizzazione di insediamenti (%sul totale)	Valore inferiore del 50% al valore medio regionale	Ottimo	+1
Produzione di rifiuti urbani	Variazione della quantità di rifiuti urbani prodotti annualmente nell'ambito del territorio di riferimento	Riduzione della produzione di rifiuti urbani nel tempo	Sufficiente	0
Raccolta differenziata	Percentuale della raccolta differenziata rispetto al dato complessivo di rifiuti urbani	Raggiungimento e superamento della soglia del 65% di raccolta differenziata	Scadente	-1
Piste ciclabili	Presenza di piste ciclabili sul territorio	Presenza di una rete ciclabile sul territorio comunale	Sufficiente	-0,07
Pressione della rete infrastrutturale in aree protette	Estensione lineare delle infrastrutture che attraversano le aree protette presenti sul territorio, in rapporto alla superficie delle stesse	Assenza di pressione esercitata dalle infrastrutture insistenti sulle aree protette o valore inferiore alla media regionale	Sufficiente	0
Piani comunali di classificazione acustica	L'indicatore rileva lo stato della pianificazione acustica comunale	Presenza dello strumento di pianificazione acustica approvato	Sufficiente	-0,13
Indice di dipendenza	Popolazione non attiva (età superiore ai 65 anni o inferiore ai 15) sulla popolazione attiva (età compresa fra i 15 ed i 64 anni)	Valore inferiore del 10% al valore medio nazionale	Scadente	-1

VALUTAZIONE COMPLESSIVA	
Media di giudizio ponderato	Media aritmetica
Buono	Sufficiente
0,59	0,30



Il bilancio degli indicatori ambientali per l'area vasta riferita al polo di Gemona del Friuli si caratterizza per un giudizio complessivo sufficiente, applicando la media matematica: considerando la media di giudizio ponderato, il bilancio ambientale si assesta invece su un giudizio complessivamente buono.

Il giudizio prevalente degli indicatori di bilancio risulta essere medio-alto (con 7 indicatori su 17 totali di cui 1 giudicato buono e i restanti 6 giudicati ottimi) seguiti da un numero leggermente inferiore di indicatori giudicati negativamente (6 sui 17 componenti il core-set, di cui 5 scadenti e 1 solo giudicato pessimo).

L'area vasta presenta aspetti ambientali di buona qualità, associati a giudizi sufficienti, riferiti alla gestione dei rifiuti urbani, alla pressione esercitata da parte della rete infrastrutturale sulle aree protette. Inoltre, il bilancio ambientale ha evidenziato una non piena sufficienza per presenza di piste ciclabili e tutela dall'inquinamento acustico. Risultano piuttosto scadenti gli indicatori ambientali inerenti gli aspetti legati all'età e alla composizione della popolazione residente, la raccolta differenziata e le tematiche legate alle certificazioni ambientali. Pesa in negativo sul bilancio la scarsa presenza di superfici agricole utilizzate. A controbilanciare in positivo il bilancio ambientale concorrono le peculiarità dell'area montana caratterizzate da un alto valore ecologico, una fragilità ambientale e pressione antropica molto bassa nonché una notevole superficie di area boscata presente; completano il quadro degli indicatori giudicati positivamente l'assenza di attività industriali particolarmente impattanti ed una superficie impermeabilizzata inferiore alla media regionale.



## TABELLE DELLE AZIONI DEL PGT



Obiettivi del PGT correlati	Azioni del PGT	Progetti di territorio	STL di riferimento
<b>1.1 Integrazione del grande telaio infrastrutturale di valenza nazionale ed europea (Corridoio Mediterraneo e Corridoio Adriatico-Baltico), secondo strategie di mobilità sostenibile, favorendo il trasporto su ferro</b>	1. Realizzazione dei corridoi europei potenziando l'accessibilità internazionale, secondo modalità di progettazione delle infrastrutture che tengano conto della rete ecologica regionale e rispettino i valori indicati nella CDV, secondo i seguenti criteri: - minimizzare il consumo di suoli naturali e agricoli; - integrare gli interventi infrastrutturali con gli aspetti paesaggistici e ambientali; - definire le misure di compensazione/mitigazione degli impatti (o delle perdite di valori regionali); - identificare le produzioni agricole che possono permanere sui territori attraversati dalle infrastrutture (agricoltura "no food" per biomasse, biodiesel, ecc.) e le colture specifiche di pregio da ricollocare; - disincentivare l'urbanizzazione nei pressi delle grandi infrastrutture di connessione viabilistica.	Mobilità, Rete ecologica	1, 2, 3, 5, 11
<b>1.2 Potenziamento delle porte e dei corridoi di connessione con le regioni circostanti e delle reti di relazione a tutti i livelli rafforzando i legami di coesione territoriale interna migliorando la qualità delle relazioni</b>	1. Riconoscimento, quali priorità per il sistema portuale dell'Alto Adriatico e per la cooperazione transfrontaliera, dei collegamenti tra le aree urbane e i terminali portuali di Trieste e Capodistria, nonché tra il polo aeroportuale e ferroviario di Ronchi dei Legionari con Gorizia e Nova Gorica.	Mobilità	1, 2
	2. Realizzazione dei collegamenti transfrontalieri tra FVG, Austria e Slovenia.	Mobilità, Reti di città	1,7,10,11
	3. Favorire l'accessibilità ai poli di 1° livello e ai relativi STL prioritariamente attraverso la modalità ferroviaria. Gli strumenti urbanistici di area vasta dovranno evidenziare le criticità di tipo infrastrutturale e prevedere apposite aree di interscambio auto-treno o TPL collegate alla rete della mobilità ciclabile o pedonale.	Mobilità, Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
<b>1.3 Razionalizzazione e sviluppo dell'intermodalità e della logistica</b>	1. Indicazioni normative che favoriscano una maggiore flessibilità delle funzioni nelle aree produttive, in particolare in quelle che strutturalmente presentano criticità.	Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Indicazioni normative per la pianificazione di Area vasta e locale che favoriscano la predisposizione di strutture per il commercio e la logistica a servizio delle città maggiori e centri storici per ridurre l'inquinamento e la congestione del traffico.	Reti di città, Attività produttive, Mobilità,	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	3. Favorire il riutilizzo, per fini di tipo logistico-intermodale, di strutture e aree dismesse o non utilizzate.	Mobilità, Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
<b>1.4 Sviluppo di territori particolarmente vocati all'insediamento di filiere produttive agricole e agroalimentari</b>	1. Salvaguardia dei territori agricoli caratterizzati da alta qualità	Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9
	2. Favorire la formazione di distretti agricoli e la valorizzazione degli assetti produttivi compatibili con la finalità di salvaguardia dell'integrità del sistema rurale.	Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9
	3. Mantenimento delle aree preposte alle pratiche agroforestali attraverso la promozione delle attività connesse alla filiera foresta-legno.	Attività produttive	7, 8, 10,11
<b>1.5 Promozione di attività produttive innovative sotto il profilo del contenimento del consumo delle risorse naturali e del risparmio energetico</b>	1. Individuazione di criteri per la definizione di aree produttive esistenti che presentano caratteristiche di sostenibilità ambientale/economica e che quindi possono essere ampliate, nonché per la definizione di aree produttive esistenti (o miste con attività commerciali) non ampliabili da mantenere nell'attuale consistenza e/o da riconvertire.	Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Predisposizione di apposite linee guida per la realizzazione di "Aree produttive ecologicamente attrezzate".	Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
<b>1.6 Promozione delle attività produttive costituite in forma distrettuale</b>	1. Definire i sistemi produttivi di livello regionale che rivestono un ruolo strategico per lo sviluppo della competitività del sistema economico identificando i centri di eccellenza a livello regionale per cui sono previste azioni di sviluppo prioritario.	Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Consolidamento dei sistemi produttivi esistenti (Distretti e Consorzi industriali) ammettendo ampliamenti per attività ecosostenibili e ad elevato valore aggiunto.	Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	3. Favorire la riorganizzazione delle aree produttive disperse sul territorio, in particolare di quelle isolate e di ridotta dimensione ed estranee a tradizioni locali consolidate (ad esempio le attività produttive in montagna).	Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	4. Indicazioni per gli strumenti di Pianificazione di area vasta finalizzati a limitare la dispersione sul territorio di nuove zone industriali e l'ampliamento di quelle esistenti che non risultano adeguatamente connesse alla rete viaria principale, ai nodi del sistema logistico, alle aree di smaltimento dei rifiuti e alle reti energetiche principali.	Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
<b>1.7 Assicurare al sistema delle imprese la possibilità di approvvigionamenti economicamente competitivi dal mercato energetico, privilegiando il ricorso a fonti energetiche rinnovabili</b>	1. Assicurare il mantenimento delle strade forestali in modo da sostenere la produzione di energia da biomasse boschive.	Attività produttive; Rete ecologica	1, 7, 8, 10, 11
	2. Realizzare progetti d'integrazione territoriale, paesaggistica ed ambientale delle reti energetiche e dei poli produttivi.	Attività produttive,	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11



Obiettivi del PGT correlati	Azioni del PGT	Progetti di territorio	STL di riferimento
2.1 Rafforzare la dimensione ecologica complessiva del territorio regionale e in particolare dei sistemi rurali e naturali a più forte valenza paesaggistica a vantaggio dell'attrattività territoriale	1. Definizione dei nodi (Rete Natura 2000, SIC, ZPS, parchi regionali, aree ad elevato livello di naturalità, ecc.) e delle interconnessioni che costituiscono la rete ecologica regionale.	Rete ecologica	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Indicazioni delle modalità per la definizione, la conservazione ed il rafforzamento delle reti ecologiche di Area vasta.	Rete ecologica	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	3. Scoraggiare le previsioni insediative e infrastrutturali che possano compromettere la valenza della rete ecologica regionale.	Rete ecologica	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	4. Incrementare il livello di biodiversità e rifunzionalizzare il territorio considerato, attraverso interventi di riqualificazione urbana, di sistemazione agraria e di ricomposizione vegetazionale che compenetrino le aree edificate con quelle naturali.	Rete ecologica, Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
2.2 Conservazione della risorsa naturale Suolo privilegiando interventi di riqualificazione urbana, di recupero di aree dismesse e di riconversione del patrimonio edilizio esistente.	1. Definire come prioritari il rinnovo e la riqualificazione urbana secondo principi di efficienza energetica e attraverso il recupero delle aree dismesse e.	Rete ecologica, Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Tutela del patrimonio insediativo storico e rurale non riducibile della regione attraverso limitazioni alle possibilità di trasformazione indicate dagli strumenti di pianificazione di Area vasta.	Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	3. Definire indicazioni per la formazione di bilanci urbanistici nella pianificazione di Area vasta, favorendo la razionalizzazione, il recupero e il riutilizzo delle volumetrie disponibili.	Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
2.3 Valorizzazione degli elementi naturali, paesaggistici e identitari del territorio in funzione di una maggiore attrattività e fruibilità del "turismo di qualità" (ambientale, rurale, culturale, ecc.)	1. Favorire la multifunzionalità del settore primario in funzione della salvaguardia del territorio, consentendo l'associazione tra agricoltura, agriturismo, trasformazione e vendita diretta dei prodotti locali, e attività di didattica rurale. Privilegiare inoltre lo sviluppo nelle aree agricole caratterizzate da produzioni di pregio, limitando la trasformazione verso usi che ne riducano il valore agronomico e paesaggistico.	Reti di città, Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Indicare prioritariamente, per le previsioni di nuovi insediamenti turistici, la necessità di recupero del patrimonio edilizio esistente (in particolare piccoli borghi e insediamenti rurali) al fine di garantire il mantenimento dell'identità dei paesaggi regionali.	Reti di città, Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	3. Definizione di sistemi turistici sovralocali attraverso la formazione di una rete di percorsi tematici che connettano i poli di interesse turistico con le attrazioni potenziali legate al patrimonio storico-culturale e alla rete ecologica.	Rete ecologica, Reti di città, Attività produttive, Mobilità	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
2.4 Aumentare la sicurezza del territorio prevenendo i rischi naturali (idrogeologico e idraulico)	1. Riconoscimento di misure di salvaguardia alla trasformazione di aree già interessate o a rischio di eventi di dissesto idrogeologico e valanghivo, nonché di salvaguardia di superfici forestali che svolgono funzione di difesa dal rischio naturale.	Rete ecologica	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Indicazioni per la pianificazione di livello locale e di area vasta relative alla necessità di recepimento dei vincoli derivanti da strumenti di settore e di indagine riguardanti la vulnerabilità del territorio.	Rete ecologica	



Obiettivi del PGT correlati	Azioni del PGT	Progetti di territorio	STL di riferimento
3.1 Assicurare l'equità nella distribuzione sul territorio dei costi e dei benefici economici, sociali ed ambientali derivanti dallo sviluppo produttivo, infrastrutturale ed edilizio	1. Definizione di un sistema di poli urbani principali e secondari, gerarchizzati e specializzati, che assicurino un equilibrio tra le diverse aree della regione.	Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Individuazione di meccanismi e regole per la perequazione e la compensazione territoriale, da applicarsi in sede di pianificazione di Area vasta, quali strumenti per lo sviluppo sostenibile e policentrico.	Reti di città, Rete ecologica	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	3. Integrazione dello sviluppo territoriale complessivo regionale con le politiche di sviluppo commerciale, tenendo conto delle direttive europee sulla concorrenza.	Reti di città, Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
3.2 Costruzione dei Sistemi territoriali locali in base alla concertazione di strategie comuni e alla valorizzazione delle vocazioni territoriali, al fine di promuovere forme di sviluppo sostenibile di lunga durata che riequilibrino dal punto di vista territoriale i processi di conurbazione e di dispersione insediativa esistenti.	1. Definizione di aggregazioni territoriali omogenee per caratteristiche funzionali, identitarie e dimensionali.	Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Indicazione delle vocazioni dei sistemi territoriali locali e delle tematiche da affrontare nella pianificazione di Area vasta, stabilendo i criteri di riferimento per la riduzione dei fenomeni di dispersione e consumo del suolo che compromettono il livello di qualità ambientale.	Reti di città, Rete ecologica	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
3.3 Rafforzamento di un sistema di nodi urbani principali e minori attraverso la specializzazione e la gerarchizzazione	1. Individuazione dei poli di primo livello e poli minori, definendone il ruolo e la specializzazione a scala regionale e di area vasta.	Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Definire le dotazioni necessarie ai poli di primo livello in termini di offerta di servizi (scolastici, sanitari, relativi a cultura, tempo libero e mobilità) e capacità della struttura produttiva di creare posti di lavoro.	Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	3. Promuovere il recupero degli insediamenti storici, il riuso dell'esistente e delle aree dismesse, la riqualificazione dei contesti degradati.	Reti di città, Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	4. Definizione delle relazioni tra poli di primo livello e poli minori in termini di connessioni, localizzazione di servizi e complementarietà dell'offerta di funzioni superiori.	Reti di città, Mobilità	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
3.4 Assicurare a tutti i territori della regione l'accesso ai servizi attraverso le reti sanitarie, tecnologiche, distributive, culturali, energetiche, della mobilità e della formazione.	1. Concentrazione nei poli di primo livello dei servizi di ordine superiore, garantendone l'accessibilità da parte del territorio di riferimento.	Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Verifica delle dotazioni a livello di area vasta, garantendo la corretta distribuzione dei servizi (pubblici e privati) attraverso l'innovazione e lo sviluppo	Reti di città	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	3. Salvaguardare il tessuto commerciale urbano, specialmente nei piccoli centri e nelle aree montane, invertendo tendenziali fenomeni di desertificazione commerciale e favorendo la valorizzazione e la vendita di prodotti tipici locali.	Reti di città, Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
3.5 Aumentare la qualità dell'ambiente urbano attraverso la riduzione dell'inquinamento e della produzione di rifiuti e la riduzione del consumo di risorse.	1. Identificazione della plurifunzionalità quale strumento di rafforzamento dell'identità locale, integrando residenza, artigianato, turismo, commercio, strutture per il tempo libero e per servizi culturali.	Reti di città, Attività produttive	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
	2. Promozione di attività atte a favorire il miglioramento della qualità ambientale e insediativa e lo sviluppo sostenibile del territorio.	Reti di città, Rete ecologica	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11

## **DIE LOKALEN RAUMPLANUNGSSYSTEME (RPS): VON DEN FUNKTIONALEN STÄDTISCHEN NETZEN BIS HIN ZUR "REGIONALPLATTFORM"**

### **Von den funktionalen städtischen Netzen bis hin zur "Regionalplattform"**

Diese Blätter enthalten die territoriale Identität sämtlicher lokalen Raumplanungssysteme, beziehungsweise die kollektiven Schätze und stabilen Güter, die fundierte Funktionen (räumliche Bestandteile) im Bereich von Natur, Geschichte, Kultur, Landschaft, Infrastrukturen und den produktiven Vortrefflichkeiten ermitteln und gemäß ihren Aufgaben und hierarchischen Stufen dargestellt werden. Die Werte beziehen sich auf raumbezogene Kontexte, die aufgrund der Anwesenheit einer Wechselbeziehung zwischen Umwelt, Geschichte und Wirtschaft sowie für die Qualität der äußerst repräsentativen Orte des regionalen Landschaftspanoramas hervortreten und so das Fundament des Wertekodex darstellen.

Ziel des Raumordnungsplans ist es, die Region FVJ als autonomes Subjekt in den europäischen Raum zu katapultieren, welches die Fähigkeit besitzt, internationale Bindungen zu entwickeln und den lokalen Raumplanungssystemen Expansions- und Entwicklungsszenarien zu bieten, ausgehend von dem Konzept des raumbezogenen Zusammenhangs, der auf europäischer Ebene beginnt und sich auf die Überörtlichkeit im Landesinneren fokussiert.

Der Zusammenhalt wird durch die Fähigkeit vertreten, ein integriertes System zwischen den Netzen zu schaffen, die das raumbezogene System in seiner Gesamtheit darstellt: Das System der Siedlungen, der Infrastrukturen sowie der landwirtschaftlichen und ökologischen Umwelt, mit dem Bestreben, zwischen diesen ein nachhaltiges Gleichgewicht zu schaffen.

Die Städte sind der Motor der Entwicklung, die Antriebskraft, die mit der Vielfältigkeit und der Identität der Ortschaften zum sozialen und wirtschaftlichen Wachstum eines Landes führen.

Um diese Entwicklung zu starten, ist allerdings erforderlich, die Zugänglichkeit und Integration der Länder auf europäischer Ebene zu verbessern, indem Komplementarität und Synergien gefördert werden, dabei aber Qualität und Vielfalt als grundlegende Werte erhalten bleiben.

Das System besteht aus einem polyzentrischen Netz von Orten und den zugehörigen, durch die Ströme dargestellten Bindungen. Demzufolge ergibt sich die Bedeutung eines Zentrums nicht nur durch dessen Größe, sondern auch durch seine Fähigkeit, als Angelpunkt mehrerer funktioneller Netze tätig zu sein.

Die neue Einstellung des regionalen polyzentrischen Systems stützt sich nicht nur auf die traditionelle hierarchische Logik, sondern ist auch von den städtischen und raumbezogenen Netzen abhängig.

Die Logik der Netze bietet nämlich sowohl den Ländern wie auch den einzelnen Zentren, die verschiedenen raumbezogenen Netzen angehören, neue Entwicklungsmöglichkeiten.

Der Plan verleiht den Netzen des Siedlungs- und Transportsystems die ordnende Funktion der "Regionalplattform", mit ihren Merkmalen der Zugänglichkeit und der Funktionstüchtigkeit der Zentren, während die Bestimmung des Umwelt-ökologischen Netzes die Identifizierung der physischen Grundmerkmale des Landes garantiert.

Die "nachhaltige euroregionale Entwicklungsplattform" wird zum Bezugsbild für regionale Entwicklung und durch die Strategien und Tätigkeiten des Raumordnungsplans verwirklicht, welche das folgende Ziel anstreben:

- die Schaffung eines polyzentrischen strukturierten Systems, das auf klare Weise die Hierarchie der Aufgaben der Siedlungen sowie eine angemessene und effiziente Verteilung der Dienstleistungen auf regionaler Ebene bestimmt. Diese strategische Politik muss die horizontale Ausdehnung der Städte einbinden und das Wachstum der Siedlungen beschränken, dies vor allem im mittleren Streifen des regionalen Raums, um so den Aufbau der Siedlungen und Infrastrukturen zu optimieren und vor allem Staus und Umweltbelastung aufgrund zunehmender Mobilität zu verringern. Die rationelle Verteilung der Funktionen, der Dienstleistungen und der Infrastrukturen muss außerdem ermöglichen, die übermäßige Bodennutzung zu bremsen. Die Basis dieses Vorgangs ist es, auf ausgeglichene Art die drei wesentlichen raumbezogenen Systeme miteinander zu verbinden: Natur, Siedlungen und Infrastrukturen. Nur durch Respekt für die Landschaft und ihrer Ressourcen wird man in der Lage sein, das anthropische System ins passende Verhältnis mit dem Natur- und Umweltsystem zu rücken.
- das materielle und immaterielle Netz der Transport-Infrastrukturen so zu entwickeln, dass die Verbindungen zwischen den Knoten des polyzentrischen Systems effizienter werden und eine rationelle Verteilung der Funktionen landesweit ermöglichen. Den Regionalplan der Transport-Infrastrukturen, der Warenmobilität und der Logistik (PRITMML) aufnehmend, bremst der Raumordnungsplan die Errichtung neuer Infrastrukturen und zielt

auf eine Steigerung der Zugänglichkeit der Orte mittels einer besseren Verteilung und Integration der Transportmittel ab.

Der Plan sieht außerdem ein integriertes System der Infrastrukturen vor, in denen die Entwicklung des Schienentransports bevorzugt und versucht wird, diesen für alle Bürger der Region zugänglich zu machen. Das Ziel ist es, die Planung der

städtischen Veränderungen auf ein kompaktes Modell auszurichten, das in Hinsicht auf Transport und Energie funktioneller und effizienter ist und dabei zu versuchen, die Netze optimal zu verbinden und die bereits vorhandenen Infrastrukturen zu festigen.

- das Ökosystemnetz als drittes ordnendes Element der regionalen territorialen Struktur in gleichem Maße wie das System der Siedlungen und der Infrastrukturen anzuerkennen. Das umweltlich-ökologische Netz zu bestimmen und qualifizieren, denn dies ist erforderlich, um verwundbaren und kostbaren Lebensraum, der häufig einen wichtigen Reichtum der Region darstellt, zu schützen und zu erhalten. Diese Aufgabe führt außerdem auch zur Strukturierung im Netz des Agrarsystems und der außerhalb der Stadtgrenzen befindlichen Ländereien, mit dem Ziel, die Siedlungszerstreuung zu kontrollieren und eine kompakte und durch die lokalen Besonderheiten aufgewertete Stadt zu entwerfen. Der Wunsch der Raumordnungsplanung ist also der, das Natur- und Umweltnetz, das System der Infrastrukturen sowie das der Siedlungen in die "nachhaltige euroregionale Entwicklungsplattform" zu integrieren, die den Verbrauch des Bodens einzuschränken und das Land vor allzu starkem anthropischen Druck zu bewahren versucht.

Die Zentren der ersten Stufe müssen die wesentlichen Angelpunkte und Bereiche der Zugänglichkeit zum regionalen Raumsystem in ihren Siedlungs-, Produktions- und Kulturkomponenten darstellen.

Das polyzentrische System, das auch jene Zentren von hohem territorialem Wert umfasst, muss als tragende Struktur

des Apparats neuer Umstrukturierungen in den wirtschaftlichen Sektoren und den öffentlichen Diensten sowie als wesentlicher Bezug des regionalen und territorialen Qualitätsmodells angesehen werden.

Dieses System stellt eine der wichtigsten Stärken und Kennzeichen der Raumstruktur dar und ermöglicht der Region FJV, sofern angemessen aufgewertet, mit den anderen stärkeren regionalen Realitäten mitzuhalten.

Die polyzentrische regionale Struktur stützt sich auf die vier Provinzhauptstädte, das Zentrum des Bezirks von Monfalcone und eine Reihe andere kleinere Orte, die unterschiedlich entfernt, aber generell beschränkt entlang den Straßen- und Bahninfrastrukturen verteilt sind.

Diese zerstreute Netzstruktur ist eine Besonderheit der Region, welche sie mit den angrenzenden Regionen wie Venetien, Slowenien und Kärnten vereint, die sich durch die Anwesenheit von Regio-Polen auszeichnen, ohne dabei über erkennbare Metropolbereiche zu verfügen.

In Hinsicht auf die Überörtlichkeit stellen die Netze der größeren Städte und der kleinen Ortskerne das tragende Gerüst dar, das im strukturellen Sinn die verschiedenen Portionen des regionalen Raums kennzeichnen.

## **Die Teilung des regionalen Raums in Raumplanungssysteme (RPS)**

Eine Stadt oder ein Bezugszentrum eines Landes lebt und wächst dank einer Anzahl von Teilnehmern und Bürgern, deren Einschränkungen nicht durch eine Verwaltungsgrenze bestimmt werden, sondern durch Verbindungen im Zusammenhang mit dem täglichen Leben.

Diese Netze auf lokaler Ebene werden durch die überörtliche Raumordnung zwischen Gemeindebezirken realisiert, die besondere Eigenschaften teilen und die der Raumordnungsplan (ROP) als lokales Raumplanungssystem (RPS) bezeichnet.

Das Konzept von Überörtlichkeit umfasst somit unzählige Aspekte und raumbezogene Problematiken, die nach dem Prinzip der Subsidiarität und Teilnahme nur mittels Wechselwirkung und synergische Zusammenarbeit mehrerer lokaler Einrichtungen gelöst werden können.

Wenn wir uns Friaul Julisch Venetien wie eine "Regionalplattform" vorstellen, die aus mehreren Netzen besteht, so besteht ein Überörtlichkeitssystem aus einer Untermenge von Verbindungen, deren Ziel die rationelle Verteilung von Dienstleistungen, Arbeit und Wohnfunktionen ist.

Die Region als "räumliche Plattform" umfasst somit also verschiedene lokale Raumplanungssysteme, von denen jedes eine zusammenhängende Struktur präsentiert, die um eines oder mehrere Zentren erster Stufe organisiert sind und in denen sich die Dienstleistungen und Funktionen konzentrieren, die zur Aufwertung des Raums in der Optik der Erlangung eines angemessenen lokalen Entwicklungsniveaus erforderlich sind.



Außer der Anwesenheit der primären Dienstleistungen und der anderen Komponenten, die für das tägliche Leben erforderlich sind, muss das lokale Raumplanungssystem, um perfekt funktionieren zu können, die Schaffung von Synergien zwischen den sich gleichenden Zentren sowie die Komplementarität jener, die verschiedene Spezialisierungen besitzen, fördern und versuchen, in ihrem Innern die ökologisch-umwelttechnischen und infrastrukturellen Netze wie auch die Siedlungsnetze zu integrieren.

Die Unterteilung des regionalen Raums in lokale Raumplanungssysteme wurde so durchgeführt, dass im Innern eines jeden dieser Systeme die strukturellen oder potenziellen Verbindungen, die sonst den Analysen der branchenspezifischen Art entfliehen würden, aufgenommen werden und demzufolge eine integrierte Raumplanung fordern.

Die untersuchten Raumplanungssysteme stellen somit in Bezug auf die Folgen der Entscheidungen auf lokaler Ebene ein Hilfsmittel dar. Dies sowohl während der analytischen Phase wie auch während der strategischen Bewertungsphase des Raumordnungsplans. Diese Systeme übernehmen also außerdem eine vorrangige Stellung in der Definition der Tätigkeiten des überörtlichen Netzes, da sie, unter verschiedenen Aspekten, als komplexe Drehpunkte dieser Networks auf regionaler, nationaler und selbst europäischer Ebene angesehen werden können. Schließlich nähern sich diese raumbezogenen Zentren dank dem Teilen von gleichen wirtschaftlichen, Umwelt- und soziokulturellen Merkmalen stark dem Modell der lokalen Systeme, zu verstehen als potenzielle kollektive Darsteller der Entwicklung.

### **Methodologie der Umweltbilanz**

Die Bewertung der Umweltbilanz wurde für große Bereiche gegliedert, wobei eine darstellende Vision der raumbezogenen, vom Raumordnungsplan vorgeschlagenen Realität befolgt wurde, um eine Raumerkennung aus ökologischer Sicht zu liefern, die mit den Ergebnissen der kritischen Analyse und der projektmäßigen Planungsdarstellung übereinstimmt. Auf diese Weise will man einen Bezug für die Bewertung der kritischen Umweltpunkte im Bereich der zukünftigen strukturellen Planung auf lokaler Ebene liefern. Die Indikatoren wurden auch in Anbetracht der Verfügbarkeit der Daten je Gemeinde ausgesucht, um so bequem wie möglich die Bilanzen für die Überörtlichkeiten zusammenlegen zu können, welche die Basis der Planungsmaßnahmen für Ordnung, Organisation und Optimierung des vom Raumordnungsplan vorgeschlagenen Raums sind und die sich während der Durchführungsphase ändern könnten.

Das Core-Set besteht aus folgenden 17 Indikatoren: Altersindex, landwirtschaftlich genutzter Boden (SAU), Waldfläche, Betriebe, die Teil der Prozeduren für die Integrierte Umweltgenehmigung (AIA) sind, stark unfallgefährdete Werkanlagen, EMAS-Eintragungen, ISO 14001-Zertifizierungen, ökologischer Wert, Umwelt-Empfindlichkeit, wasserundurchlässige Bodenfläche, anthropische Belastung, Müllproduktion, Müllsortierung, Radwege, Druck des Infrastrukturnetzes in Schutzgebieten, zugelassene akustische Klassifizierungspläne (PCCA), Abhängigkeitsindex.

Jeder dieser Indikatoren, die Teil dieses begrenzten Kerns mit der Bezeichnung "Core-Set" sind, wurde in Zusammenhang mit einem Blatt analysiert, welches eine Beschreibung des Indikators, seine Maßeinheit, den Target, den der Indikator erreichen soll, die Quelle der Daten sowie angemessene Anmerkungen und Kommentare enthält. Jedes Blatt enthält außerdem eine Stricheinteilung für fünf Bewertungsstufen, die von -2 für eine sehr schlechte Bewertung bis +2 für eine ausgezeichnete Bewertung reichen: Diese Skala wurde dem Target des Indikators entsprechend einstudiert, um die Bewertung aller betroffenen Indikatoren zu vereinheitlichen, die Beiträge der Dienstleistungen zu den verschiedenen Thematiken zu vergleichen und zu ermöglichen, auf leichtere Art eine Gesamtbilanz zu ziehen.

Durch Einsatz der Bewertungsskala an den Daten bezüglich den Indikatoren des Core-Set für jede Überörtlichkeit, mit den einzelnen Gemeinden fortfahrend und dann die Ergebnisse angliedernd, oder gleich je nach Beschaffenheit des Indikators für jede Überörtlichkeit, erhält man ein Bewertungs panorama des übergemeindlichen Raums, der auf entsprechenden Blättern zusammengefasst ist. Die Gesamtbilanz für jede Überörtlichkeit wurde durch Abwägung der Bewertungen erhalten, wobei eventuelle Spitzenwerte gelindert wurden: Diese Ergebnisse wurden zur Vervollständigung mit den Bilanzergebnissen verglichen, die man erhalten würde, wenn ein rein rechnerischer Durchschnitt der Bewertungsangaben eingesetzt würde.

### **DIE REGIONALE GOVERNANCE IM BILD DES EUROPÄISCHEN ZUSAMMENHALTS**

Die geographische und geo-wirtschaftliche Grenz- und Anschlusslage zwischen verschiedenen europäischen Makroregionen wie zum Beispiel dem Alpenraum, der zentraleuropäischen Region und der Region der Südostadria stellen ohne Zweifel einen Vorteil für die Region FVJ dar. Der Raumordnungsplan schlägt die Regionalplattform als Entwicklungsmotor vor, der in der Lage ist, das regionale Raumplanungssystem mit den materiellen und immateriellen Netzen insbesondere mittels der wesentlichen infrastrukturellen Wege zu verbinden. Zu diesen gehören der Mittelmeer-Korridor, der Adria-Korridor der Häfen Venedig-Monfalcone-Triest und Koper und der Korridor Adria-Baltikum, die es dem regionalen Raumplanungssystem ermöglichen, sich mit Zentral- und Nordeuropa zu verbinden und einen Teil der Warenflüsse abzufangen und in Bezug auf die regionalen Produktionstätigkeiten umzuleiten.

Was die lokalen Raumplanungssysteme anbelangt, heben sich die Berufungen und grenzüberschreitenden überregionalen Verbindungen der Region Friaul Julisch Venetien hervor, unter diesen vor allem das Gebiet von Tarvis-Villach-Kranjska Gora, die Konurbation von Görz, Neu-Görz und Sempeter, das Gebiet von Collio-Brda, das des Karst-Kras, das Gebiet von Triest-Koper, das Gebiet von Pordenone-Conegliano und Treviso, die alle neue Entwicklungspotenziale in einem europäischen Kontext darstellen, in dem die auf unterschiedlicher raumbezogener Ebene miteinander vernetzten Zentren und die damit in Zusammenhang stehenden lokalen Systeme es leichter schaffen, die durch den globalen Markt ausgelösten Schocks besser zu verkraften.

## ZUSAMMENSCHLUSSKRITERIEN DER LOKALEN RAUMPLANUNGSSYSTEME

Raumplanungssystem und Überörtlichkeit

Kriterien:

- Präsenz eines Zentrums der 1. Stufe
- territoriale Kontinuität

## LEGENDE DER BLÄTTER

**LEGENDA SCHEDE .a componenti territoriali**

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

**LEGENDA SCHEDE .b componenti infrastrutturali**

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

**LEGENDA SCHEDE .c rete ecologica**

**Corridoi faunistici**

- Corridoio faunistico del capriolo
- Corridoio faunistico dell'orso

**Componente di primo livello**

- Rete ecologica delle acque
- Ambiti naturalistici prioritari

**Componente di secondo livello**

- Connettivo ecologico montano
- Connettivo ecologico agricolo
- Connettività di progetto

**Bacini Idrografici**

- Lemene
- Isonzo
- Bacini minori ad Est dell'Isonzo
- Siliza
- Tagliamento
- Laguna di Grado e Marano
- Piave
- Livenza
- Superficie del PAI

**LEGENDA SCHEDE .d componenti vocazionali**

- produttività e densità imprenditoriale
- risposte primarie
- dotazione infrastrutturale e accessibilità
- attrattività turistica
- ricerca e innovazione

**LEGENDA SCHEDE .e bilancio ambientale**

- scadente
- sufficiente
- buono

<p><b>LEGENDE DER KARTEN</b>  <b>a. Territoriale Komponenten</b>  Museum  Technologie-Park  Krankenhaus  Bibliothek  Katastrophenschutz  Häusliche Pflege  Weit verbreiteter Tourismus  Boottourismus  Bergtourismus  Messegelände  Altstadt  Theater  Stadt der Kunst  Flughafen  Regionales Austauschzentrum I  Regionales Austauschzentrum II  Interport  Umschlagplatz  Handelshafen  Innenhafen  Bahnhof  Wärme kraftwerk  Hochschule</p>	<p><b>LEGENDE DER KARTEN</b>  <b>b. Infrastrukturelle Komponenten</b>  Flughafen  Umschlagplatz  Handelshafen  Bahnhof  Interport  Innenhafen  Innenhafen ohne Funktion  Knoten  Schienengüterverkehr  Logistik-Infrastruktur  Meeresautobahn  Regionale Logistik-Plattform  Regionales Austauschzentrum Ebene 1  Regionales Austauschzentrum Ebene 2  Yachthafen  Umschlagplatz  Busbahnhof  Industriekonsortium – LR.3/199  Ezit – LR.25/2002  Autobahn vorhanden  Straßen vorhanden  Schienennetz</p>	<p><b>LEGENDE DER KARTEN</b>  <b>c. Ökologisches Netz Korridor der wild lebenden Tiere</b>  Korridor der wild lebenden Tiere für Rehe  Korridor der möglichen wild lebenden Tiere  <b>Komponenten-Ebene</b>  Ökologisches Wassernetz  Natürliche Schwerpunktbereiche  <b>Komponenten der 2. Ebene</b>  Ökologisches Gebirgsgebilde  Agrar-ökologisches Gebilde  Ökologisch verbindendes Projekt  <b>Wasserscheiden</b>  Lemene  Isonzo  Bergbaugebiet im Osten des Isonzo  Slizza  Piave  Livenza  PAL Oberfläche</p>
<p><b>LEGENDE DER KARTEN d. berufliche Komponenten</b>  Produktivität und unternehmerische Dichte  Primäre Quellen  Infrastrukturen und Zugänglichkeit  Touristenattraktionen  Forschung und Innovation</p>	<p><b>LEGENDE DER KARTEN c. Umweltbilanz</b>  Unzureichend  Ausreichend  Gut</p>	

## LOKALES RAUMPLANUNGSSYSTEM 01

### 1 – Raumbezogene Komponenten: Polyzentrisches Siedlungsnetz

Gemäß den Analysen bezüglich den Attraktionsfähigkeiten und des Einflusskreises der wesentlichen Zentren des lokalen Raumplanungssystems werden zwei Bereiche angeführt: die Metropolregion Triest mit der Konurbation Monfalcone-Ronchi und der Stadtkreis Gorizia. Etwa ein Viertel der Oberfläche des Raumplanungssystems ist für Wohnsiedlungsgebiete bestimmt, wobei die Wohnbauauffüllzonen die historischen Siedlungsgebiete oder die Erweiterungszonen entschieden überragen. Der derzeitige Trend in Hinsicht auf den außerhalb der Stadtgrenzen liegenden Raum beweist, dass sich im Raum der Gemeinde Duino Aurisina und der Gemeinden Monfalcone und Ronchi durchgehende Konurbationen zwischen den Hauptorten

Duino-Sistiana, Sistiana-Visogliano-Malchina sowie zwischen Monfalcone und Ronchi ausdehnen. Die Verteilung der öffentlichen Dienstleistungen auf übergemeindlicher Skala heben hervor, dass ein Großteil davon in den Ballungsgebieten der größten Siedlungen liegt. Die Ausrüstungen und Dienstleistungen für Universitäten, Forschung und Gesundheitswesen sind dabei ausgesprochen flächendeckend und können somit als strukturierende Systeme des Raums bezeichnet werden. Besondere Aufmerksamkeit gilt den aufgelösten Militäranlagen- und Garnisonen, die wegen ihrer extremen Ausdehnung und besonderen Lage ein interessantes Volumen- und Flächenreservoir zur Wiederverwertung und Dislozierung von Einrichtungen auf übergemeindlicher Skala darstellen.

Das Produktionssystem stützt sich vorwiegend auf Industrieanlagen und ist durch gute Infrastrukturen, die Verfügbarkeit erstklassiger gelernter Arbeitskräfte, eine hohe Ausstattung von finanziellen Mitteln für produktive Investitionen sowie eine strategische geographische Lage bevorzugt. Das Industriegeflecht ist extrem gegliedert: vorherrschend sind die Sektoren der Schiffsindustrie, der Verarbeitungsindustrie und der Produktion von Baumaterialien. Die Landwirtschaft zeichnet sich vorwiegend durch den Anbau von Saatgütern aus, die einen erheblichen Anteil des Landes besetzen. Dazu gesellt sich der Weinanbau.

Das lokale Raumplanungssystem qualifiziert sich unter denen mit starker Bindungsintensität als ein System mit Pendelcharakter, mit fast 50.000 systematischen Hin- und Zurückverlagerungen; die hervorgerufene Mobilität des Landes orientiert sich in hohem Maße ins Innere des Systems selbst (84%). Recht beeindruckend auch die insgesamt aus außenstehenden Bereichen angelockten Relationen, insbesondere von den Polaritäten Udine und Cervignano. Die wesentlichen Relationen entwickeln sich zwischen den großen Polaritäten Triest, Monfalcone und Görz und zwischen diesen und den jeweiligen im überörtlichen Gürtelbereich liegenden Gemeinden, wodurch ein festes und zusammenhängendes Mobilitätssystem bestimmt wird. Die zum Hauptort bestimmte Gemeinde und die Zentren erster Stufe entwickeln unter den ersten fünf Regio-Polen aufgrund der interkommunalen Pendelmobilität eine erhebliche Anzahl an Verlegungen, insbesondere wegen ihrer Qualität als Anzugszentren.

### **RAUMBEZOGENE, HISTORISCHE UND LANDSCHAFTLICHE KOMPONENTEN**

Die Lokalisierung des lokalen Raumplanungssystems 1 zwischen dem Triester und Görzer Karst, dem Collio, der Friauler Ebene mit dem Fluss Isonzo und der Triester Küste machen dieses Gebiet in landschaftlicher, historischer und kultureller Hinsicht besonders reich und komplex. Hauptmetropole ist Triest, die bereits zur Römerzeit ein wichtiger Hafen war. In der Altstadt von Triest „Cittavecchia“ findet man heute noch zahlreiche Monumente aus der Römerzeit: Der Richardsbogen, die römische Straße (Piazza Barbacan), das Römische Theater usw.. Besondere Bedeutung hatte Triest vor allem als Hafenstadt während dem österreichischen Kaisertum und zu dieser Zeit wuchs die Stadt mit Handelsvierteln, in denen zahlreiche Monumente erbaut wurden; unter diesen auch die Piazza dell'Unità d'Italia (Platz der Einheit Italiens), die Palaststraße zum Meer (Palazzata) und der Alte Hafen.

Weitere Sehenswürdigkeiten rings um die Stadt Triest sind:

- Muggia mit dem historischen istrisch-venetischen historischen Zentrum;
- Wegnetze und Beobachtungspunkte, welche bemerkenswerte Panoramen auf den Küstenstreifen und die Schlösser von Miramare und Duino bieten;
- die Lesbarkeit der morphologischen und lithologischen Eigenschaften (oberirdische Karstquellen – geologische flyschoide Strukturen);
- traditionelle Terrassierungen an den zur Küste weisenden Anhöhen mit wertvollen Anbaugebieten (Oliven, Reben, Obst und Gemüse).

Im Raum des Isontino-Karst (nach dem Fluss Isonzo) und des Triester-Karst liegen weitere historisch-landschaftliche Sehenswürdigkeiten:

- Die Dörfer im Karst sind einzigartig und erzählen von der besonderen Lebensweise und Identität der slowenischen Minderheiten, zusammen mit den zahlreichen Streusiedlungen, umringt von Feldern und ausgedehnten karstigen Landstreifen. Unzählige Manufakturen aus Stein (Troddenmauern). Typische Karst-Dörfer, die durch die traditionelle Morphologie geprägt sind (Architektonische Besonderheiten mit Häusern, die sich um einen Innenhof gliedern, nach außen hin geschlossen, geschützt vor dem Fallwind Bora und mit Verwendung des weißlichen Kalkgesteins). Zu erwähnende Monumente: Das Karsthaus bei Monrupino/Repen und das alte Eingangsportal am Gebäude in Santa Croce, einer Gemeinde von Triest, an der Hausnr. 118;

- Auf dem Hochplateau des Karsts liegen zahlreiche historisch-monumentale Güter verstreut, die durch das Gesetz 1089/1939 geschützt sind. Wichtige archäologische Fundstätten, die zu diesen geschützten hypogäischen Schätzen gehören, sind: die Caterina-Höhle (bei Fornace, in der Gemeinde von Duino-Aurisina);
- unter den römischen vereinzelt und ringsum verstreuten Fundstücken (Limes und/oder Villen, Tempel, Straßenteile oder Reste von Aquädukten, Poststationen usw.) steht insbesondere die rustikale römische Villa in der Nähe von Aurisina Cave, in der Gemeinde von Duino – Aurisina unter Denkmalschutz; ebenfalls das Castellum Pucinum in der Umgebung des Fischerdorfs, gleichfalls in der Gemeinde von Duino-Aurisina, außerdem Reste einer römischen Siedlung und Villa sowie die Ruine einer hochmittelalterlichen Burg; schließlich noch Rus Magna bei Cattinara an der Grenze der Gemeinden San Dorligo della Valle und Triest;
- physisch greifbare Beweise der Kämpfe des zweiten Weltkriegs mit vereinzelt und verstreuten Manufakturen (Monumente und Schützengräben, Wehrmauern und Posten);
- unzählige Aussichtspunkte mit herrlichen Panoramen wie zum Beispiel die stillgelegte Eisenbahnlinie des Rosandratal mit unglaublichen Talrinnen und Canyons sowie Fels- und Schotterfelder, steile Wände, kleine Wasserfälle, Bergseen und Schluchten;
- unterirdische Formationen (zahlreiche Grotten, Wasserläufe).

In der Umgebung von Collio gibt es außerdem folgende Sehenswürdigkeiten:

- erstklassige Weinberge eingefügt in die äußerst szenografische Landschaft mit Weilern und Streusiedlungen von besonders historischem Wert;
- Güter von kulturellem Wert (Burgen, Schlösser, Abteien, Villen und Parks) in ausgesprochen panoramareicher Lage;
- Zahlreiche Gedenkstätten, die an den Großen Krieg erinnern (so die militärische Gedenkstätte von Redipuglia, Monte Sabotino und Ossarium von Oslavia).

Was die Friauler Ebene betrifft, sind die wesentlichen landschaftlichen Besonderheiten die folgenden:

- Spuren der landwirtschaftlichen Vergangenheit, gezeichnet durch eine auf kargem und trotz starken Regenfällen recht trockenen Boden wachsende Vegetation mit zahlreichen Endemiten, Baumwuchs, Hecken und Buschwerk
- weite und ausgedehnte Landschaften (vorwiegend horizontal gelegen)
- besonders fruchtbarer Ackerboden dank der restlichen Feuchtgebiete, Bruch- und Auwälder (halbnatürliche Gebiete)
- Fleckchen von einzigartiger Schönheit und ökologische sowie landschaftliche Seltenheiten rings um die Mündungen des Isonzo
- zwischen den Gemeinde Duino-Aurisina und Monfalcone liegen mehrere vorrömische und römische archäologische Fundstätten, insbesondere in Monfalcone, dem Gebiet von Lisert, Randaccio, im Park der Karstquellen des Timavo, unter diesen ein Mithräum sowie Abschnitte römischer Straßen.

Historische Spuren beschreiben das Leid, das dieses Land im letzten Weltkrieg erleben musste; so etwa vor allem auf dem Triester und Görzer Karst, aber auch in Triest selbst, wo unzählige Monumente den Märtyrern des Nazifaschismus und den Gefallenen und Kriegern des Partisanenkriegs gewidmet sind. Unter den unter Denkmalschutz stehenden Monumenten heben sich insbesondere die Foiba (als Massengräber benutzte Karsthöhlen) von Basovizza, entlang der Straße Basovizza - San Lorenzo im Gemeindebezirk von Triest und ebenfalls zu Triest gehörend, die Risiera di San Sabba (ein KZ) hervor, die 1965 mit einem Dekret des Präsidenten der Italienischen Republik zum Nationaldenkmal ernannt wurde.

### **Positive Merkmale:**

- Technisch-wissenschaftliche Forschungszentren von internationaler Bedeutung (Science Park in Triest, Technologisches Zentrum in Görz, Distretto Navale Monfalcone (Werft- und Schiffbauabteilung).
- Hervorragende infrastrukturelle Ausstattung (Autobahn A4 und Flughafen Ronchi dei Legionari) und Logistik (Handelshäfen von Triest und Monfalcone, Intermodaler Terminal von Görz, Ronchi dei Legionari und Ferneti).
- Landwirtschaftliche Köstlichkeiten (erstklassige Weinproduktion im Collio-Gebiet) und hervorragende Agrar- und Nahrungsmittelproduktionen (Kaffeeherstellung im Distretto del Caffè in Triest und Görzer Süßwaren- und Konditoreispezialitäten).
- Große Unternehmen mit Spitzenpositionen in der Schiffbaubranche sowie in der finanziellen Vermittlungstätigkeit und in der Kaffeebranche.

- Gute Aufwertungspotenziale des Fremdenverkehrssystems sowohl in historisch-kultureller (Triest und Görz) wie in öno-gastronomischer und ökologischer Hinsicht (grenzüberschreitende Sehenswürdigkeiten aus dem zweiten Weltkrieg, Hügellandschaft des Triester Karst und des Görzer Collio)

#### **Negative Merkmale:**

- Konstantes Altern der Bevölkerung aufgrund einer niedrigen Wachstumsrate und einer geringen Attraktivität für Migrationsflüsse.
  - Beschränkte und im Vergleich zum allgemeinen Durchschnitt geringere Unternehmertätigkeit im gesamten regionalen Raum.
  - Verzögerungen in der Realisierung jener grenzüberschreitenden Infrastrukturen, die der Region eine geographische Stellung ermöglichen und sie zum Kern des europäischen Handelsaustauschs machen könnten.
  - Anwesenheit stark umweltbelasteter Industriegebiete auf nationaler Ebene sowie verschiedene Unternehmen, die dem Gesetz RIR unterliegen (für Unternehmen mit hohem ökologischem Gefahrenpotential).
- Aufnahme der negativen Auswirkungen aufgrund der Verkehrszunahme und der Verkehrsstockung.

#### **1.b. raumbezogene Komponenten: Infrastrukturelles Netz für Transport und Mobilität**

Die infrastrukturelle Ausstattung des lokalen Raumplanungssystems und die geplante Realisierung des intermodalen Zentrums von Ronchi dei Legionari bezeichnen das Gebiet als strategischen Raum für die Entwicklung der logistischen Regionalplattform.

Das Hauptstraßennetz entfaltet sich auf insgesamt 519,6 km, von denen 100,2 aus Autobahn und Autobahnzubringern bestehen und 117,0 aus Verkehrsadern erster Stufe, wie aus dem Regionalplan des Sektors hervorgeht (auf 197,2 km Staats- und Regionalstraßen und 222,2 km Provinzstraßen). Das Autobahnnetz und die Zubringer umfassen die A4, den Autobahnzubringer Villesse-Görz sowie das Autobahnkreuz für die Zufahrt nach Triest und in Richtung der Grenzübergänge Ferneti und Rabuiese nach Slowenien. Das vom Plan des Sektors bestimmte Netz der I. Stufe besteht unter anderem aus den Staatstraßen S.S. 14, Regionalstraßen S.R. 56, 305, 351 und Provinzstraßen S.P. 19. Entwicklungen: Der Branchenplan sieht die Wiederqualifizierung verschiedener Straßenabschnitte des Verkehrsnetzes der I. Stufe vor, außerdem die Angliederung an das Autobahnnetz des Zubringers Villesse-Gorizia, die bereits im Bau ist.

Das Eisenbahnnetz, das das Areal durchquert, besteht vorwiegend aus der Linie Venedig-Triest und Triest-Görz-Udine.

Entwicklungen: das Areal ist von der Durchfahrt der Linie AV/AC des mediterranen Korridors betroffen. Das Land fällt unter das grenzüberschreitende Kooperationsprojekt Italien-Slowenien 2007-2013 ADRIA-A. In diesem sind die Organisierung des Warenumsschlagplatzes von Triest und die Fertigstellung der Strecke zur Realisierung der Direktverbindung zwischen Triest und Koper vorgesehen.

Außerdem sieht der Branchenplan die Realisierung des Bogens Görz-S.Andrea vor, um die Dienstleistungen in Richtung Slowenien entlang der Strecke Nova Gorica-Sveta Gora zu verbessern.

CIMR - Triest: Austausch Bahn-Straßenverkehr (der Busbahnhof wird derzeit renoviert – definitives Projekt).

Monfalcone: Bahnhof (der Busbahnhof wird geplant).

Ronchi dei Legionari: das Projekt CIMR Flugverkehr-Bahn-Straßenverkehr wird derzeit programmiert (Vorentwurf).

Görz: Austausch Bahn-Straßenverkehr.

RADWEG - in diesem Landstreifen ist die Realisierung von Seiten des ReCIR (regionales Radwegnetz) vorgesehen, das darauf abzielt, Slowenien mit den Städten Triest, Monfalcone, Grado und Lignano zu verbinden. Außerdem sollen die Radwege entlang dem Collio und dem Isonzo fertiggestellt werden.

LOGISTIK - Triest: Hafen, Meeresautobahn, Güterverkehrszentrum, Güterbahnhof; Ferneti: Güterverkehrszentrum, Lagerhafen; Görz: Güterverkehrszentrum, Lagerhafen mit nicht vorherrschender Funktion; Monfalcone: Hafen, Meeresautobahn, Güterstation; Ronchi dei Legionari: Intermodales Zentrum.

FLUGHAFEN - Ronchi dei Legionari

ENERGIE-INFRASTRUKTUREN – Pipeline TAL, von SI.LO.NE verwaltete Pipelines für die Anlage von Visco. Elektrizitätswerke: Wärmekraftwerk Monfalcone, Kraft-Wärme-Kopplungsanlage Elettra GLT in Triest, Kombikraftwerk Elettrogorizia.

Die Fertigstellung des Breitband-Telekommunikationsnetzes ist geplant.

#### SPEZIFISCHE ADRESSEN FÜR ÜBERÖRTLICHKEITS-TÄTIGKEITEN:

- Unterstützung der Realisierung des europäischen Mittelmeerkorridors unter Berücksichtigung der Umwelt-Nachhaltigkeit, bei Minimierung der Belastung auf Umwelt und Ökosystem des Karsts, insbesondere des Raums rund um den Bezirk Monfalcone-Ronchi und im Karstgebiet der Gemeinden Doberdò del Lago, Duino-Aurisina, Sgonegg und Monrupino (s. Tabelle Tätigkeiten Raumordnungsplan: 1.1.1);
- Förderung der Ergänzung und Potenzierung des Eisenbahnnetzes und der diesbezüglichen Dienstleistungen, mit dem Ziel, die Mobilität auf Schienen anzukurbeln, sowohl intern wie grenzüberschreitend; dies auch durch die Realisierung eines Bahnverbindungssystems mit den Großstädten, um den Anschluss zwischen den Hauptorten, Zentrum erster Stufe der Region und dem angrenzenden slowenischen Karstgebiet bis nach Koper zu festigen und somit die historischen, kulturellen und natürlichen Schätze aufzuwerten (s. Tabelle Tätigkeiten Raumordnungsplan: 1.2.2 und 1.2.3);
- Förderung der Ergänzung und Potenzierung der Verbindungen zwischen den Polen der logistischen Regionalplattform mit besonderer Aufmerksamkeit für die regional strategischen Häfen von Triest und Monfalcone und ihre Rolle im Kontext der Hafentätigkeiten im oberen Adriabereich (s. Tabelle Tätigkeiten Raumordnungsplan: 1.2.1);
- Förderung der Realisierung des neuen intermodalen Zentrums Luftfahrt-Straßenverkehr-Schienenverkehr in Ronchi dei Legionari als  
als Eingangspforte mit integriertem System mit den Flughäfen von Venedig und Laibach (s. Tabelle Tätigkeiten Raumordnungsplan: 1.2.).

#### **1.c – Umweltkomponenten: ökologisches Umweltnetz**

##### RAUMBEZOGENE NATUR-KOMPONENTEN

##### FRIAULER HOCHPLATEAU

- Beeindruckender Aufschuss von Kalkfelsen am Medea-Hügel;
- Wertvolle Anbaugelände (spezialisierte Obstgärten und Weinberge) und Fruchtwechsel (Gradisca);

##### GÖRZER COLLIO

- Üppige Bewaldung (gemischter Laubwald);
- Spezialisierte erstklassige Weinberge eingefügt in eine Landschaft von spektakulärer Bedeutung;
- Vortreffliche Agrarlandschaft.

##### ISONTINO- KARST

- Zahlreiche natürliche Seen und Karstquellen mit reicher Biodiversität der Tier- und Pflanzenwelt von einzigartigem Charakter;
- Karge steppenartige Wiesen mit aufragenden Felsen, Büschen und Niederwäldern und hoher Biodiversität (Karststeppen);
- Zypressenalleen entlang den Straßen;
- Ökologisches Netz der Gewässer der Flüsse Isonzo, Torre Natisone und des Sees in Doberdò.

##### TRIESTER KARST

- Kombination aus ausgedehnter halbebener Zone und hügelige Karstlandschaft, die sich durch ihre besonderen Natur,- Morphologie- und Lithologie-Merkmale auszeichnet;
- Natürliche Wiesen zur Heugewinnung, eingegrenzt durch Trockenmauern (ein typisches Merkmal dieses Agrarlandschaftsbilds);
- Rosandratal: mit einer besonderen Beschaffenheit bestehend aus Canyons, Felslandschaften, Kies- und Geröllhalden, Steilwänden, kleinen Wasserfällen, Bergseen und Schluchten;
- unterirdische Formationen (zahlreiche Grotten, Wasserläufe);
- Öffentliche Verwaltungseinrichtungen (mit dem ökologischen Netz verflochtene restaurierte Gebiete und ausgerüstete Anlagen) in Doberdò del Lago, Sgonegg, Triest.

##### DIE TRIESTER KÜSTE UND MULGS

- Die Lesbarkeit der morphologischen und lithologischen Eigenschaften (karstige oberirdische Erscheinungen – geologische flyschoiden Strukturen);
- Traditionelle Terrassierungen an den zur Küste weisenden Anhöhen mit wertvollen Anbaugeländen (Oliven, Reben, Obst und Gemüse);
- Wegnetze und Beobachtungspunkte, welche bemerkenswerte Panoramen auf den Küstenstreifen bieten;
- Die Seen von Noghere

## **1.d – Berufende Komponenten**

### BRANCHENSPEZIFISCHE THEMENKREISE VON RAUMBEZOGENEM INTERESSE

Vorherrschender branchenspezifischer Themenkreis: FORSCHUNG UND INNOVATION 35%

Was das Universitätsangebot angeht (Universitäten in Triest und Görz), steht das Julische System an absoluter Spitze, dann die Verteilung der technisch-wissenschaftlichen Forschungszentren (21 allein gehören zum Konsortium Area Science Park in Triest) und folgend aufgrund der Relevanz an High Tech-Sektoren, insbesondere auf Ebene der Dienstleistungsangebote.

Produktivität und Unternehmensdichte: 15 %

Hohes Niveau an Produktivität, nur knapp unter dem Gebiet von Udine, aber leider ein leicht geringeres Arbeitsangebot gegenüber den dynamischeren Zonen der Region. Insbesondere sehr geringe Unternehmertätigkeit trotz der starken Verteilung von produktiven Angliederungen.

Infrastrukturelle Ausstattung und Zugänglichkeit: 30%

Exzellente Verkehrsverbindungen (Autobahn A4), Flughafenverbindung (Ronchi dei Legionari), Häfen (Umschlaghäfen von Triest und Monfalcone) und Logistik (intermodale Terminals in Görz, Ronchi dei Legionari und Ferneti), die das Julische System auf regionaler Ebene zu dem zugänglichsten System erklären.

Primäre Ressourcen: 7%

Beschränkte Relevanz der Agrarwirtschaft mit den niedrigsten Werten unter den lokalen untersuchten Systemen, dafür aber erstklassige Entwicklung der Agrar- und Nahrungskette, die dank dem Triester Kaffee und der Görzer Spezialisierung in der Konditorei an der Spitze der Region steht.

Tourismus: 13%

Erhebliche touristische Relevanz dank den historisch-kulturellen Schätzen von Triest und Görz und der Verteilung zahlreicher Strandbadeanlagen entlang der Küste, die das Raumsystem an die dritte Stelle der Region hinter Lignano und Grado setzen. Weitere Möglichkeiten zur Aufwertung des Systems mittels Werbung und Förderung des historischen (grenzüberschreitende Stätten aus dem zweiten Weltkrieg), Umwelt- und öno-gastronomischen Fremdenverkehrs (Weinanbaugebiete von Karst und Collio).

## **1.e - Umweltbilanz**

### STRATEGISCHE UMWELTBEWERTUNG

Wir verweisen auf den Umweltbericht

*5.3.2. Die Bewertung der Auswirkungen auf die Überörtlichkeiten*

LOKALES RAUMPLANUNGSSYSTEM 01

### LOKALES RAUMPLANUNGSSYSTEM 02

## **2 – Raumbezogene Komponenten: Polyzentrisches Siedlungsnetz.**

Der Bereich besteht aus Stadtsystemen (Achse Cervignano-Aquileia-Grado), senkrecht und parallel zur Küste verlaufenden infrastrukturellen Systemen, differenzierter und koexistenter, nicht selten auf engem Raum miteinander im Wettbewerb stehenden Bodennutzung (Fremdenverkehr, Landwirtschaft und Industrie).

Das Raumplanungssystem präsentiert eine starke städtische und industrielle Konzentration in der Nähe der Achse Palmanova-Cervignano. Dort befindet sich ein infrastruktureller intermodaler Knotenpunkt, der ihn zum wichtigen Kern der logistischen Regionalplattform macht.

Die touristische Rolle von Grado hat eine urbanistische Ausdehnung rings um das historische Zentrum ausgelöst. Dennoch ist das Lagunenbecken leider aufgrund des Abwassers aus Agrarwirtschaft, Industrie und Fischfarmen umweltlich stark verschmutzt und belastet.



Der Raumordnungsplan, bestehend aus den zweipoligen und ergänzenden Zentren erster Stufe Cervignano del Friuli und Palmanova, die für Mobilität und angelockten Fluss an erster Stelle stehen, sowie das Zentrum von San Giorgio di Nogaro, betrifft fast 24.000 innerhalb der Region FJV liegenden Pendelverlegungen und ist unter diesen als Plan der mittleren bis hohen Intensität einzustufen. Im Vergleich zur systematisch geschaffenen Mobilität unterscheidet er sich für die Komponente (59%), die auf die angrenzenden Systeme ausgerichtet ist, insbesondere in Richtung der Polarität erster Stufe von Monfalcone und die Landeshauptstädte Udine und Triest. Die Attraktionskomponente der außenstehenden Systeme ist von durchschnittlichem Belang. Das komplette Relationsschema deutet auf Verlegungen mittleren bis geringen und im Raum weit verstreuten Umfangs hin, mit überragendem Austausch mit anderen Raumplanungssystemen, vor allem bezüglich der beiden Polaritäten erster Stufe und dem Zentrum von San Giorgio di Nogaro.

## **RAUMBEZOGENE, HISTORISCHE UND LANDSCHAFTLICHE KOMPONENTEN**

Die archäologische Fundstätte in Aquileia ist in touristischer Hinsicht ein starker Anziehungspunkt dieses lokalen Raumplanungssystems, denn sie verfügt über besonders wichtige archäologische Funde, die auch in die Liste der Unesco aufgenommen wurden.

Der Bereich besteht aus verschiedenen Landschaftssystemen, beginnend mit der Tiefebene der Trockenlegungsgebiete bis hin zur Lagune. Grado und im Hinterland Palmanova bezeugen am besten die landschaftlichen Werte dieser Region.

Der Ort Palmanova ist berühmt für seine Morphologie mit den idealen Stadtbauformen der Renaissance. Der Grundriss entspricht einem neunzackigen Stern mit in der Mitte einem sechseckigen Platz, auf dem der Dom aus dem 17. Jh. thront; Grado indessen (aus dem Latein "Gradus", was Hafen bedeutet) ist römischen Ursprungs und verfügt über ein robustes Castrum, das heute dem Ortskern entspricht und wo eine venezianische Stadtmorphologie mit Gassen (calli) und Plätzen (campielli) vorherrscht.

In der Tiefebene kann sich der Ort Torviscosa einer sehr alten Historik brüsten, die ebenfalls auf die Zeit der Gründung Aquileias zurückgeht. Ringsum findet man zahlreiche Überreste der römischen Via Annia.

Der moderne Ortsteil von Torviscosa stammt hingegen aus den dreißiger Jahren und ist ein einzigartiges Beispiel von rationeller Bauweise und dies nicht nur in Friaul.

Im historischen Zentrum von Cervignano liegen einige Villen von besonderem historisch- monumentalem Wert: Villa und Park Attems, unter Denkmalschutz stehend durch das Gesetz 1089/39; Villa Sarcinelli, ebenso Villa und Park Chiozza, alle aus dem 19. Jh.; Villa und Park Sepulcri Verzegnassi Albini; Villa Bresciani Attems Auersperg aus dem 18. Jh. im neoklassischen Stil mit Kapelle und weiteren Gebäuden; Villa und der Park De Obizzi Anzone aus dem 17. Jh.

Die Fundstätte von Strassoldo ist äußerst interessant, denn hier wurden paläontologische und archäologische Funde aus der Jungsteinzeit, dem Chalkolithikum und der Altbronzezeit gefunden. Besonders erwähnenswert sind vor allem die Reste des alten Bauerndorfs neben der Votivkirche Santa Maria in Vineis mit Glockengiebel und die ringsum verteilten und durch Strassoldo verlaufenden Kanäle und Bewässerungsgräben.

In der Lagune hat das Landschaftsbild einen Raum von besonderer historisch-landschaftlicher Bedeutung geschaffen:

Orte von historisch-kultureller und archäologischer Bedeutung, an denen vereinzelt und zerstreute römische Funde gemacht wurden (Brücken, Villen, Straßen usw.), komplexe Stadtmorphologien, Kirchen, Abteien, Pfarreien, Kunststädte und historisch-moderne, gegliederte und komplexe Stadtmorphologien. Industrielle architektonische oder infrastrukturelle Werke sind: Insel Ara Storta, Insel Barbana, Insel Porto Buso, Insel Villa Nova, Insel Voliera. Grado und seine frühchristlichen Kirchen sind etwas Besonderes. Besonders bemerkenswert auch einige Villen im Jugendstil, im eklektischen Stil usw. aus dem neunzehnten und zwanzigsten Jahrhundert, die östlich des römischen und mittelalterlichen historischen Zentrums liegen, der Komplex (und der kleine Park) der Villen Bianchi, der Parco delle Rose (historisches Bauwerk). Die Architektur des 20. Jh.s ist auf bemerkenswerte Weise durch das Miteigentum am Meer von Marcello D'Olivo, die Terme am Meer und den Kongresspalast Avon und Zanuso, das Miteigentum "Case Azzurre" in Grado Città-Giardino dargestellt. Unter den militärischen Infrastrukturen das Fortino (Festung) in Grado und die Ruine der Batterie von Porto Buso.

- Eine Einzigartigkeit der italienischen Küstenschätze, denn es handelt sich um die nördlichste Laguneneinheit des gesamten Mittelmeerraums;
- Traditionelle Architektur der Casoni (Großbauernhäuser);
- Wasserwegnetz der venetischen Küstenstraße;
- Landschaften von besonderem symbolischem, religiösem und naturwissenschaftlichem Wert;

- Für die untere Friauler Ebene: Die Konfiguration der Landschaft bestimmt Räume von besonderem landschaftlichen und ökologischen Wert;
- Archäologie-Fundstätte von Aquileia, eine römische, mittelalterliche und patriarchalische Stadt (römische Limitation);
- Gebäude und Infrastrukturen, die eng mit der Nutzung der Karstquellen und Flüsse verknüpft sind;
- Gegliederte und komplexe Stadtmorphologie (Koexistenz mittelalterlicher und moderner Formen): Cervignano del Friuli, Bagnaria Arsa und Torviscosa (1937), Trivignano Udinese;
- Palmanova Nationaldenkmal (UNESCO), befestigte Stadt aus dem 16. Jh.

#### **Positive Merkmale:**

- Hervorragende Autobahn-Infrastruktur (Autobahnkreuz A4-A23) und gute Eisenbahnverbindung und Logistik (Regionalhafen San Giorgio di Nogaro und Güterverkehrszentrum Cervignano del Friuli), die eines der besten Zugänglichkeitsniveaus der Region bieten.
- Möglichkeit, das traditionelle Bade-Fremdenverkehrsangebot (Grado) durch die Aufwertung der historisch-kulturellen Schätze (Aquileia und Palmanova) und der öno-gastronomischen Produktionen, die das Land bestimmen, zu ergänzen.

#### **Negative Merkmale:**

- Aufnahme der negativen Auswirkungen aufgrund der Zunahme des Flusses und der Verkehrsstockung.
- Eutrophierungsprozess der Lagune von Marano und Grado, klassifiziert als umweltverschmutzter Ort nationaler Relevanz.
- Streusiedlungsmodell, welches Ackerböden verschlingt, die produktiv genutzt werden könnten und Verlust der bäuerlichen und Umwelt-Identität.
- Entwicklung industrieller und kommerzieller Tätigkeiten in der Nähe infrastruktureller Kernpunkte mit erheblicher Verwandlung der Landschaft und Steigerung der Privatmobilität.

#### **2.b – Raumbezogene Komponenten: Infrastrukturelles Netz für Transport und Mobilität**

Dieses umfasst den Kernpunkt der beiden Korridore von europäischem Interesse "Adria-Baltikum" und "Mittelmeer", den Zubringer zwischen den Autobahnarterien A4 und A23 sowie das Güterverkehrszentrum von Cervignano und kennzeichnet sich als neuralgischen Raum für die Entwicklung der logistischen Regionalplattform.

Das Hauptstraßennetz entfaltet sich auf insgesamt 320,0 km, von denen 27,6 aus Autobahn und Autobahnzubringern bestehen und 105,3 aus Verkehrsadern erster Stufe, wie aus dem Regionalplan des Sektors hervorgeht (auf 81,4 km Staats- und Regionalstraßen und 211,0 km Provinzstraßen). Das Autobahnnetz besteht aus der A4 und der A23, die mit dem Kernpunkt von Palmanova zusammenfließen. Das vom Plan des Sektors bestimmte Netz der ersten Stufe besteht unter anderem aus den Staatstraßen S.S. 14, den Regionalstraßen S.R. 252, 352, 351 und den Provinzstraßen S.P. 50 und 80.

Entwicklungen: Außer der Erweiterung der A4 mit einer dritten Fahrbahn ist vom Plan des Sektors die Realisierung der neuen Schnellstraße Nord/Süd A4-Palmanova-Manzano und A4-Palmanova-Cervignano vorgesehen, außerdem einige Wiederqualifizierungen wie zum Beispiel der Verbindung zwischen ZIAC und S. Giorgio di Nogaro und von dort bis zur A4.

Das Eisenbahnnetz besteht aus der Linie Venedig-Triest und der Verbindung der Linie Triest-Cervignano-Udine, außerdem den Zubringern zum Güterverkehrszentrum von Cervignano und von dort in Richtung Industriegebiet von Torviscosa und vom Zubringer von S. Giorgio di N. bis zum ZIAC.

Entwicklungen: in diesen Bereich fällt der Schnitt zwischen den beiden europäischen Korridoren, nämlich dem Mittelmeerkorridor, der sich mit dem Projekt des Abschnitts AV/AC Portogruaro-Ronchi entwickelt (wobei auf dieser Wegstrecke sowohl neue Abschnitte wie auch die Erweiterung/Verbesserung der bereits vorhandenen Abschnitte und insbesondere ein neuer Anschluss mit dem Güterverkehrszentrum sowie ein Anschluss mit der Linie Palmanova-Udine und die Verdoppelung der Linie Cervignano\Torviscosa-Palmanova-Udine vorgesehen sind) und dem Korridor Adria-Baltikum. In dieser Hinsicht ist eine Potenzierung der gesamten Linie Cervignano-Palmanova-Udine vorgesehen.

CIMR - Cervignano: Vorentwurfsphase des Busbahnhofs neben dem Bahnhof.

Palmanova: nur Anwesenheit des Bahnhofs. von der besonderen Stadtmorphologie ausgehend, ist man der Meinung, dass das CIMR (Verkehrsaustauschprojekt) auch durch verstreute Strukturen charakterisiert sein kann.

RADWEG – hier ist die Verbindungsstrecke ReCIR Alpe Adria zwischen Österreich, Udine, Palmanova, Cervignano und Grado vorgesehen. Die Strecken vom Cavanata-Tal in Richtung Precenicco, Latisana-Mündungen des Flusses Stella, Villa Manin und Palmanova werden noch fertiggestellt.

LOGISTIK - Palmanova: Güterstation; Cervignano: Güterverkehrszentrum, Lagerhafen; S.Giorgio di Nogaro (Aussa Corno): Hafen, Meeresautobahn, Güterstation.

ENERGIE-INFRASTRUKTUREN- Pipelines der SI.LO.NE für die Anlage von Visco.

Außerdem gibt es Gasfernleitungen und Überlandleitungen.

Die Fertigstellung des Breitband-Telekommunikationsnetzes ist geplant.

#### SPEZIFISCHE ADRESSEN FÜR ÜBERÖRTLICHKEITS-TÄTIGKEITEN:

- Unterstützung der Realisierung des europäischen Mittelmeerkorridors unter Berücksichtigung der ökologischen Nachhaltigkeit, bei gleichzeitiger Minimierung der Belastung auf Umwelt und Ökosystem des Karsts, insbesondere des Raums rund um den Bezirk der Gemeinden Porpetto, Torviscosa, Bagnaria Arsa und Cervignano (s. Tabelle Tätigkeiten Raumordnungsplan: 1.1.1);

- Bewertung der möglichen Raumentwicklungen mit der Perspektive der Potenzierung der Bahnverbindung Udine-Palmanova-Cervignano und der Intensivierung und Entwicklung eines großstädtischen Bahnsystems sowie ein angemessenes Verbindungsniveau zwischen Zentren der ersten Stufe (s. Tabelle Tätigkeiten Raumordnungsplan: 1.1.1 und 1.2.3);

- Festigung der Verbindung des Güterverkehrszentrums von Cervignano und des auf regionaler Ebene strategischen Hafens Porto Nogaro mit der logistischen Regionalplattform (s. Tabelle Tätigkeiten Raumordnungsplan: 1.1.1);

### **2.c - Ökologische Komponenten: ökologisches Umweltnetz**

#### RAUMBEZOGENE NATUR-KOMPONENTEN

##### TIEFEBENE

- Besonders fruchtbares Land dank den Trockenlegungen zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts;
- Reste von Feuchtgebieten und Bruch- und Auenwäldern (halbnatürlicher Bereich),
- Fleckchen von einzigartiger Schönheit mit ökologischen und landschaftlichen Raritäten;
- Eine offene Landschaft aufgrund der regelmäßigen landwirtschaftlichen Struktur durch Trockenlegungsarbeiten, wodurch ein freies Panorama vom Meer bis zur Lagune und den Bergen ermöglicht wird;
- Kleine Pinienwälder in der Gegend Centenara in San Marco di Belvedere (bei Aquileia);
- Ökologischer Korridor des Flusses Isonzo;
- Eine offene Landschaft aufgrund der regelmäßigen landwirtschaftlichen Struktur durch Trockenlegungsarbeiten, wodurch ein freies Panorama vom Meer bis zur Lagune und den Bergen ermöglicht wird;
- Der vorrangige naturwissenschaftliche Bereich der Sumpfgebiete Gonars und Porpetto;
- Das vorrangige Ökosystem des Waldes Bosco dei Leoni, des Ritter-Parks, des Waldes Boscat und Terzo, der Wälder Pradiziolo, Roggia Castra, Chiarmacis, Ronchi di Sass, des Torfmoors Groi, des Waldes Roggia Corgnolina, der Sumpfgebiete Velme del Golameto;
- Das ökologische Netz der Flüsse Corno, Aussa, Torre, Isonzo;
- Das Vorherrschen des landwirtschaftlichen Ökosystems.

##### LAGUNE

- Ein Umweltsystem, das sich durch eine halbnatürliche Landschaft auszeichnet (Folgen der typischen Merkmale des Feuchtgebiets und der anthropischen Tätigkeiten);
- Reiche landschaftliche Vielfalt (Feuchtgebiete mit Gewässern mit unterschiedlichem Salzgehalt);
- Hohe Biodiversität;
- Wasserwegnetz der venetischen Küstenstraße;
- Typische Merkmale der Lagunenlandschaft: Anwesenheit von ausgedehnten salzhaltigen Wasserflächen, unterbrochen von oberirdischen oder teilüberfluteten Inselstrukturen;
- Die vorrangigen Naturgebiete der Lagune von Grado, des Cavanata-Tals und der Sandbank Mula di Muggia;
- Das vorrangige Ökosystem der Seegraswiese mit Neptungras in den Gewässern vor Grado;
- Das ökologische Netz der Flüsse Corno, Aussa, Torre, Isonzo;
- Das Vorherrschen des landwirtschaftlichen Ökosystems

## 2.d – Berufende Komponenten

### BRANCHENSPEZIFISCHE THEMENKREISE VON RAUMBEZOGENEM INTERESSE

Vorherrschender branchenspezifischer Themenkreis: INFRASTRUKTURELLE AUSSTATTUNG 36%

Die große Autobahn-Infrastruktur und die gute logistische Ausstattung, die der des julischen Bereichs nur gering nachstehen, machen das lokale System zum Wegekreuz der Region und verleihen ihm eine extrem hohe Zugänglichkeit.

Produktivität und Unternehmensdichte: 14 %

Die Produktionsstruktur des Raumplanungssystems erscheint etwas weniger differenziert als der regionale Durchschnitt und ist stark an den saisonalen Fremdenverkehr gebunden. Obwohl einige Gemeinden dem Industriezweig der Stuhlherstellung "Distretto della Sedia" und dem Konsortium für Industrieentwicklung Ausa Corno angehören, sind die Unternehmensdichte und das Arbeitsangebot unter den lokalen Raumplanungssystemen die geringsten.

Primäre Ressourcen: 28%

Von besonderem Einfluss ist die Landwirtschaft, die in einigen Gemeindebezirken die Hauptkomponente der Produktionsstruktur darstellt, ebenso die gute Entwicklung der Agrar- und Nahrungskette. Dies vor allem dank der Konzession der geschützten Herkunftsbezeichnung (DOP) für zahlreiche Weinberge im Gebiet von Aquileia.

Forschung und Innovation: 3%

Die beschränkte Produktivität ist von der geringen Verteilung der Tätigkeiten mit hohem Mehrwert abhängig, insbesondere von der High Tech-Branche, die hier im Vergleich zum regionalen Niveau einen Tiefstwert erreicht.

Tourismus: 19%

Die größte Relevanz in Bezug auf den Fremdenverkehr stammt vorwiegend vom traditionellen Badeangebot in Grado, der zweite Badeort für Anzahl von Urlaubern nach Lignano. Doch könnten diese Nummern durch eine Aufwertung der historisch-archäologischen Schätze in Aquileia und Palmanova und einer angemessenen Werbung der Weinbau-Vortrefflichkeiten dieser Gegend wesentlich gesteigert werden.

## 2.e - Umweltbilanz

### STRATEGISCHE UMWELTBEWERTUNG

Wir verweisen auf den Umweltbericht

5.3.2. *Die Bewertung der Auswirkungen auf die Überörtlichkeiten*

Lokales Raumplanungssystem 02

## LOKALES RAUMPLANUNGSSYSTEM 03

### 3 – Raumbezogene Komponenten: Polyzentrisches Siedlungsnetz

Die geographische Lokalisierung von Latisana hebt eine ganz besondere territoriale Lage hervor: Die angrenzende Anwesenheit eines Zentrums von primärer touristischer Bedeutung wie Lignano Sabbiadoro. Die Anwesenheit in der Gemeinde

von mehreren Hafenbecken führen dazu, dass Latisana eine hervorragende Position in Bezug auf das europäische Fremdenverkehrsangebot im Schifffahrtswesen belegt.

Die zahlreichen wichtigen Verkehrsverbindungsnetze dienen als natürliche Puffer für den Verkehr von und nach Lignano und Bibione; besonders hervorzuheben sind dabei die Dienstleistungen in Verbindung mit der Vertriebsstrategie, dem Gesundheitswesen und der Fürsorge, aber auch der Finanzdienstleistungen.

Die Wirtschaft von Lignano stützt sich vor allen Dingen auf den Fremdenverkehr entlang der Küste und auf die akzentuierte bauliche Ausdehnung, wobei große Bedeutung den Infrastrukturen für die Privat- und Sportschifffahrt zukommt.

Außerhalb der Ortschaften befinden sich nach wie vor kleine landwirtschaftliche Siedlungen historischen Ursprungs mit Spuren von Limitationen und Straßenabschnitten aus der Römerzeit. Die modernen Trockenlegungsarbeiten haben die Sumpflandschaften der Karstquellen stark verändert: So dehnen sich beispielsweise die Industrie- und Geschäftszonen immer mehr aus und ziehen dadurch ein zerstreutes Wachstum von Infrastrukturnetzen für Energie und technologische Vertriebszonen mit sich nach.

Das lokale Raumplanungssystem in Bezug auf das Zentrum der ersten Stufe von Latisana positioniert sich mit knapp 9.000 internen regionalen Pendelverlegungen unter die mit geringer Relationsintensität. Es zeichnet sich durch den Einfluss der Wechselbeziehungen mit anderen Raumplanungssystemen aus, vor allem mit jenen, die auf externe Polaritäten (55,6%) wie zum Beispiel Udine abzielen. Die wesentlichen Relationen konzentrieren sich auf Latisana (die Relation

Latisana-Lignano ist dabei die wichtigste) und auf untergeordnete Polaritäten, deren gegenseitige Einflussareale sich auf schwächere Weise überlappen, als die der anderen lokalen Raumplanungssysteme. Von starker Bedeutung ist der interregionale Pendelverkehr zwischen Latisana und den in der Umgebung verteilten venetischen Gemeinden.

### **RAUMBEZOGENE, HISTORISCHE UND LANDSCHAFTLICHE KOMPONENTEN**

Die landschaftlich-territorialen Berufungen dieses lokalen Raumplanungssystems gliedern sich zwischen zwei ähnlichen, aber nicht identischen Ebenen, da sich die erste durch ihre Lage am Meer und die zweite durch ihre Lage an der Lagune von Marano auszeichnet.

Latisana liegt an der römischen Straße (Via Annia), die bis nach Aquileia führte und zeichnet sich durch seine komplexe moderne Ortsmorphologie aus; in Marano befinden sich zahlreiche Gebäude aus der Zeit der Serenissima, der damaligen venezianischen Republik. Davon gehört die Loggia Maranese zu den wichtigsten Baudenkmalern. Folgt man indessen den Schleifen des Flusses Tagliamento bis zur Mündung, ist der berühmte Badeort Lignano Sabbiadoro der wichtigste Ort der Region. Marano ist ein Ort an den Ufern der Lagune, die schon zu Urzeiten besiedelt war. Die fischreichen Täler bergen interessante Fundstätten aus dem Paläozän und archäologische Fundstücke aus der Jungsteinzeit, dem Chalkolithikum und der Altbronzezeit.

Reste antiker Römerstraßen wie auch die Via Annia, die Concordia Saggitaria mit Aquileia verband, wurden im Gemeindebezirk von Marano in der Nähe der Mündungen des Flusses Turgnano gefunden.

Generell sind die ländlichen Siedlungen und Dörfer sehr gut erhalten. Die Landschaft zeichnet sich durch die Präsenz von Mühlen, Hammermühlen und Überbleibseln protoindustrieller Anlagen aus (für die Verarbeitung von Leinen und Hanf). Die kleineren Orte haben ihre ursprüngliche Morphologie (Gebäude mit Lage an der Straße und abgeschiedenem Innenhof) und ihren lokalen bäuerlichen Charakter (eine Kombination aus Bauformen der hohen und der tiefen Friauler Ebene) mit Loggias und hölzernen Innenbalkonen und Steinmauern erhalten.

In ökologischer Hinsicht stellen die Karstquellen des Flusses Stella eines der interessantesten Naturphänomene der tiefen Friauler Ebene dar; die Gegend besteht aus ausgedehnten Feuchtgebieten, die der Trockenlegung und der auf diese folgenden Reduzierung des natürlichen Lebensraums entgangen sind.

Weitere Sehenswürdigkeiten:

- In Rivignano, in den Ortsteilen Flambruzzo und Ariis überleben einige Bauwerke von hohem kulturellen Wert wie zum Beispiel die Villa Badoglio und die Villa Ottelio-Savorgan;
- außerdem Palazzolo dello Stella Casa del Marinaretto, ein interessanter Ausstellungsort archäologischer Funde aus der Jungsteinzeit;
- Antike bäuerliche Besiedelungen;
- der Fluss Stella (aus einer Karstquelle entspringend) mit besonders hohem landschaftlichen und umweltlichen Wert.

### **Positive Merkmale:**

- Bemerkenswerte touristische Ausstattung aufgrund der Attraktivität von Lignano, in dessen Gemeindebezirk sich mehr als 40% des insgesamt registrierten Fremdenverkehrs der Region konzentriert.
- Beträchtlicher unternehmerischer Dynamismus und ein gutes Arbeitsangebot.
- Präsenz innovativer Verarbeitungsindustrie in der High Tech-Branche.
- Der Fluss Tagliamento gilt als besonders kostbares Ökosystem: er ist einer der letzten morphologisch intakten Flüsse im Alpenraum. Die Verschiedenheit der vorhandenen Biotope bietet eine besonders reichhaltige Biodiversität und ist somit insbesondere als Genreservat von äußerster Wichtigkeit.

### **Negative Merkmale:**

- Eutrophierungsprozess der Lagune von Marano und Grado, klassifiziert als umweltverschmutzter Ort nationaler Relevanz.
- Streusiedlungsmodell, welches Ackerböden verschlingt, die produktiv genutzt werden könnten und Verlust der bäuerlichen und ökologischen Identität.
- Entwicklung industrieller und kommerzieller Tätigkeiten in der Nähe infrastruktureller Kernpunkte mit erheblicher Verwandlung der Landschaft und Steigerung der Privatmobilität.
- Mangel an lokalen öffentlichen Verkehrsmitteln- und Verbindungen mit den Badeorten und demzufolge starker Verkehrsstau während der Sommersaison.

### **3.b – Raumbezogene Komponenten: Infrastrukturelles Netz für Transport und Mobilität**

Dieser Raum wird durch die Auswirkungen des vorgesehenen Durchgangs des Mittelmeer-Korridors AV/AC belastet, weshalb die Steigerung der Qualität und Sicherheit für die Verbindung mit dem Fremdenverkehrszentrum in Lignano besonders wichtig ist.

Das Hauptstraßennetz entfaltet sich auf insgesamt 149,9 km, von denen 14,6 aus Autobahn und Autobahnzubringern bestehen und 32,8 aus Verkehrsadern erster Stufe, wie aus dem Regionalplan des Sektors hervorgeht (auf 37,8 km Staats- und Regionalstraßen und 97,5 km Provinzstraßen).

Das Autobahnnetz besteht aus der A4. Das Netz I. Stufe des Sektorenplans besteht aus den Staatsstraßen S.S. 14, der Regionalstraße S.R. 354 und der Weiterführung in Richtung der A4.

Entwicklungen: Außer der Erweiterung der A4 mit einer dritten Fahrbahn, ist vom Sektorenplan die Requalifizierung der 14 und der 345 in Richtung Lignano vorgesehen.

Das Bahnnetz besteht aus der Linie Venedig-Triest.

Entwicklungen: Das Areal ist vom Durchgang des Mittelmeer-Korridors betroffen, der sich mit dem Projekt des AV/AC Abschnitt Portogruaro-Ronchi an einer neuen Niederlassung zusammen mit der Autobahn entwickelt. Der Sektorenplan sieht außerdem die Angleichung der Boden- und Oberleitung der historischen Linie Venedig-Triest in Latisana vor.

CIMR - Latisana: besteht aus integrierten Strukturen in Bezug auf den Austausch zwischen Schienen- und Straßenverkehr. Die Anlagen sind zwar angrenzend, aber es fehlt ein direktes Verbindungsnetz.

RADWEG – es wurde ein Radwegring gebaut, der die Gemeinde Lignano mit einbezieht und Teil des Meeresradwegs der Adria (ReCIR) ist. Außerdem sind Abschnitte des Meeresradwegs der Adria mit Abzweigungen nach Precenicco- Mündungen des Flusses Stella, Latisana, Lignano geplant, die noch finanziert werden müssen; ebenso der Abschnitt des Radwegs des Tagliamento in Verbindung mit Pinzano, Spilimbergo, Ponte della Delizia, Latisana, Lignano.

ENERGIE-INFRASTRUKTUREN – Es bestehen Gasfernleitungen und Strom-Überlandleitungen.

Was die Breitbandverbindung und die vorgesehenen Realisierungseingriffe dieser Infrastrukturen für den Raum von S. Giorgio di Nogaro bis Ronchis wie auch der betroffenen Areale der Gemeinden Pocenja und Rivignano betrifft, wurden indessen die Delegationen der Gemeinden Carlino und Latisana noch nicht zugewiesen.

### **SPEZIFISCHE ADRESSEN FÜR ÜBERÖRTLICHKEITS-TÄTIGKEITEN:**

- Förderung der Realisierung des europäischen Mittelmeer-Korridors unter Berücksichtigung der ökologischen Nachhaltigkeit, während die Auswirkungen auf die Umwelt und die landwirtschaftlich genutzten Gebiete minimiert und ausgeglichen werden (s. Tabelle Tätigkeiten des Raumordnungsplans: 1.1.1);
- Bewertung der möglichen Raumentwicklungen auch unter der Perspektive der Steigerung von Qualität und Sicherheit der Verbindung zwischen dem Zentrum der I. Stufe von Latisana und dem touristischen Zentrum von Lignano, und mit dem Ziel, einen angemessenen öffentlichen Dienst mittels Schienen- und Straßenverkehr zu bieten (s. Tabelle Tätigkeiten Raumordnungsplan: 1.2.3).

### **3.c – Umweltkomponenten: ökologisches Umweltnetz**

#### **RAUMBEZOGENE NATUR-KOMPONENTEN**

- Eine wesentliche Rolle übernimmt das hydrografische Netz des Flusses Tagliamento in der Konfiguration der Landschaft mit verschiedenen, an das Wasser gebundenen Lebensräumen von besonderem landschaftlichen und ökologischen Wert (mit der Anwesenheit von an das Wasser gebundenen Manufakturen, Teiche, Karstquellen, Torfmoore, Feuchtwiesen, Röhricht, Auenwälder);
- Mündungen des Tagliamento als unvergleichlich wertvolles Biotop dank den geomorphologischen, landschaftlichen, historischen und die Tier- und Pflanzenwelt betreffenden Eigenschaften. Im Flussgebiet findet man Sandstrände, Sanddünen, Feuchtgebiete hinter den Dünen, thermophile und hygrophile Wälder sowie natürliche Wiesen und Obst- und Gemüseärten;
- Die Pflanzen- und Tierwelt umfasst Elemente verschiedenen Ursprungs (Mittelmeer, Balkan, Steppe und Atlantik);
- Eine von pflanzlichen Elementen gezeichnete Landschaft (Platanenalleen, Weidenalleen, Buschhecken und Baumhecken);
- Pflanzliche und bäuerliche Landschaft;
- Antike bäuerliche Besiedelungen;
- Überbleibsel von Bruch- und Auenwäldern;
- der Fluss Stella (aus einer Karstquelle entspringend) von besonders hohem landschaftlichen und umweltlichen Wert;
- Die vorrangigen Naturbereiche der Karstquellen des Flusses Stella, der Schleifen, des Pinienwaldes von Lignano, der Lagune von Marano;
- Das vorrangige Referenzökosystem von Selvuccis und Prat dal Top, des Waldgebiets Bosco Sacile, der Urwaldreste von Carlino, der Urwaldreste Bosco Bando di Precenicco und der Wälder von Carlino;
- Das ökologische Netz der Gewässer der Flüsse Tagliamento und Stella;
- Das Vorherrschen des landwirtschaftlichen Referenzökosystems;
- Öffentliche Verwaltungseinrichtungen (mit dem ökologischen Netz verflochtene restaurierte Gebiete und ausgerüstete Anlagen in Carlino, Palazzolo dello Stella, Marano Lagunare und Bertiole.)

### **3.d – Berufende Komponenten**

#### BRANCHENSPEZIFISCHE THEMENKREISE VON RAUMBEZOGENEM INTERESSE

Vorherrschender branchenspezifischer Themenkreis: TOURISTISCHE ATTRAKTIVITÄT 36%

Vorherrschaft des Überörtlichkeitssystems gegenüber all den lokalen und regionalen Raumplanungssystemen vorwiegend aufgrund der Präsenz von Lignano, der Gemeinde an erster Stelle der Region in Bezug auf Hotel- und Beherbergungsanlagen (Ausstattung), beschäftigte Arbeitskräfte in der Touristenbranche (Profil) und vor allem auf registrierte Urlauber (Anfrage). Es besteht die Möglichkeit dieses Angebot auf der Umweltebene durch die Wiederaufwertung der Naturparks im Canal Novo-Tal und an der Mündung des Flusses Stella zu ergänzen.

Produktivität und Unternehmensdichte: 26 %

Die gute Lebhaftigkeit der Fremdenverkehrsbranche und die Präsenz in einigen Gemeinden der Industrie für Anlagenbau und Thermo-Elektromechanik ermöglicht dem System, die höchste Unternehmensdichte der Region und eine Beschäftigungsrate zu erreichen, die nur geringfügig unter der von Udine liegt.

Primäre Ressourcen: 18%

Große Bedeutung kommt der Landwirtschaft zuteil, die ein wesentlicher Bestandteil der Produktionsstruktur einiger Gemeinden wie Marano Lagunare und Carlino ist und wo diese je 31% und 13% des kompletten Mehrwerts darstellen. Die Agrar- und Nahrungskette, obschon nicht ganz so wichtig, präsentiert große Potenzialitäten, die an die Aufwertungen der Weinproduktion gebunden sind, welche die kontrollierte Ursprungsbezeichnung (DOC) erhalten hat.

Infrastrukturelle Ausstattung und Zugänglichkeit: 13%

Trotz unzureichender Verkehrsinfrastrukturierung und mangelnden logistischen Strukturen, zeichnet sich das System durch eine angemessene Autobahn- und Flughafenzugänglichkeit dank der Nähe des internationalen Flughafens von Venedig aus. Die Eisenbahn zu erreichen, ist ziemlich zeitaufwendig, denn der einzige angemessene Bahnhof liegt in Latisana-Lignano-Bibione.

Forschung und Innovation: 7%

Der Mangel an Universitäten und wissenschaftlichen Forschungszentren hat die Entwicklung einiger innovativer Unternehmen, die vorwiegend in der Branche der High Tech-Medium tätig sind, nicht gebremst.

### **3.e - Umweltbilanz**

#### STRATEGISCHE UMWELTBEWERTUNG

Wir verweisen auf den Umweltbericht

5.3.2. Die Bewertung der Auswirkungen auf die Überörtlichkeiten

LOKALES RAUMPLANUNGSSYSTEM 03

#### **LOKALES RAUMPLANUNGSSYSTEM 04**

##### **4 – Raumbezogene Komponenten: Polyzentrisches Siedlungsnetz**

Die Wirtschaft des Areals rings um das Zentrum von Codroipo stützt sich auf kleine und mittelgroße Unternehmen und auf die landesweit verteilte handwerkliche Produktion sowie auf ein gegliedertes Netz mit Dienstleistungen in Unterstützung der Produktionsanlagen. Es ist dank der Befolgung dieser Berufung, dass es dieser Realität gelungen ist, sich in den Produktionskontext des mittleren Friauls einzufügen und eben diese Berufung im Bereich des Handels und der Lieferung von Dienstleistungen zu festigen.

Im Lauf der letzten Jahrzehnte hat sich Codroipo als Attraktionspunkt gegenüber den kleineren Ortschaften der Umgebung hervorgehoben, als Beweis der erlangten vorherrschenden Rolle und bevorzugt durch die gleiche Distanz zwischen den Zentren Udine und Pordenone.

Der Bevölkerungszuwachs hat es dem Ort Codroipo erlaubt, seine Rolle als Dienstleistungszentrum mit Handel als Schwerpunkt zu konsolidieren. In den vergangenen fünfzig Jahren haben die Verwandlung und die Umstellung der Landwirtschaft nach und nach die Bedeutung des primären Sektors und der damit verknüpften industriellen Tätigkeiten verringert.

Ein weiteres Merkmal dieses lokalen Raumplanungssystems sind die Dörfer, die sich entlang der "napoleonischen" Straße (S.S. 252 von Palmanova) entwickelt haben, zum Beweis der lokalen Siedlungstradition, in der sich kleine bis mittelgroße Ortskerne kompakt aneinanderreihen.

In den Grundstück-Neuordnungen der 70er und 80er Jahre ist es möglich, die gleichförmig angelegten Grundstücke und Felder zu erkennen, die alle Spuren der einstigen Landesaufteilungen verwischt haben. Bauliche Formen und moderne Aufteilungen, die sich durch die Anwesenheit von Landwirtschaftsbetrieben und Industrieanlagen auszeichnen, haben das traditionelle landwirtschaftliche Arbeitssystem der Gegend ausgelöscht, welches lediglich noch im Umkreis der Siedlungen zu sehen ist.

Das lokale Raumplanungssystem im Zusammenhang mit dem Zentrum der I. Stufe Codroipo klassifiziert sich unter die von mittlerer Intensität mit etwa 16.000 Pendelverkehrs-Verlegungen innerhalb der Region FJV. Die Umgebung deutet auf eine erhebliche Vorherrschaft eines Verlegungsaustauschs mit anderen Raumplanordnungen hin, insbesondere für den Außenbereich (77% der kompletten Mobilität) und vor allem mit Udine als Bestimmungsort. Das wichtigste Transportnetz konfiguriert sich vorwiegend mit einer hohen Anzahl von Verbindungen mit dem Außenbereich, einige auch mit der rechten Uferseite des Tagliamento, und durch das auf Codroipo als Attraktionspol konzentrierte System, einschließlich natürlich dem bereits erwähnten wechselseitigen Verhältnis mit Udine.

##### **RAUMBEZOGENE, HISTORISCHE UND LANDSCHAFTLICHE KOMPONENTEN**

Das lokale Raumplanungssystem präsentiert sich wie ein vorwiegend ebenes Überörtlichkeitssystem. Innerhalb dessen Grenzen erkennt man drei, das Landschaftsbild kennzeichnende Komponenten: Landwirtschaftliche Tradition, noch stark im lokalen Wirtschaftsbild vorhanden; historische Villen von besonderem Wert; die Tradition handwerklicher Tätigkeiten, die heute durch Realitäten im Metall- und Maschinenbau und in der chemisch-pharmazeutischen Produktion gekennzeichnet sind.

Außerdem gibt es drei Stufen der Identität und der Erkennbarkeit des Landes: Die Länder der Karstquellen, Oratorien und Pfarreien, Mühlen und Hammermühlen, die Herstellung des Montasio-Käse, eine stark an den Raum rings um Codroipo gebundene Marke.



In dem großräumigen und reichen archäologischen Gebiet zwischen Codroipo, Camino al Tagliamento und Varmo wurden bedeutsame Funde aus der Bronze- und Eisenzeit gefunden.

Am antiken Verlauf der Römerstraße Crescentia entlang dem Fluss Tagliamento erstreckte sich ein gegliederter Burgenkomplex (Varmo di Sopra und Varmo di Sotto, Belgrado, Madrisio usw.) zur strategischen Verteidigung des Landes. Unter den in Varmo gebauten Burgen verdienen folgende eine Erwähnung: Die Burgen Varmo Superiore und Inferiore;

Castellaruto; die Burg Guardiagioiosa; die Burg Floraval.

In Varmo gibt es noch immer Spuren der bäuerlichen Architektur, mit einer Ortsmorphologie des sechzehnten und siebzehnten Jahrhunderts, mit verschiedenen hervorragenden Elementen wie Herrschaftshäusern von zweifellosem historischem-kunstgeschichtlichem Wert.

Weitere die Landschaft zeichnende Elemente sind zweifelsohne die venetischen Villen, Wohnresidenzen im landwirtschaftlichen Raum der Feudalherrschaften der Republik von Venedig: So liegt im Ortsteil Passariano die Villa Manin, letzte Residenz der venezianischen Dogen im Friaul, in der heute eine Kunstaussstellung verwahrt wird.

Camino ist bekannt für seine Orgelbau-Tradition.

Im Ortsteil Glaunicco kann man Gebäude von hohem historischem und architektonischem Wert bewundern, darunter die Mühle von Glaunicco am Fluss Varmo.

Das Dörfchen Sedegliano lag an einer zur Kaiserzeit des Augustus gebauten Straße, die von Concordia Sagittaria an Codroipo vorbei, bis nach San Daniele führte und dann mit der Via Julia Augusta zusammenfloss.

Weitere Sehenswürdigkeiten:

- Spuren aus dem zwanzigsten Jh. einheitlicher Landwirtschafts- und Siedlungsplanung.
- Herrschaftshäuser, deren Zugehörigkeiten sowie Begrenzungsmauern für die bebauten Felder (Villa Manin);
- Antike bäuerliche Besiedelungen;
- der Fluss Stella (aus einer Karstquelle entspringend) mit besonders hohem landschaftlichen und Umweltwert.

**Positive Merkmale:**

- Relevanz der landwirtschaftlichen Produktion und der Agrar- und Nahrungskette und Erhaltung der bäuerlichen Identität des Landes.
- Diskretes Niveau an Infrastrukturen und Zugänglichkeit.
- Präsenz innovativer Verarbeitungsindustrie in der High Tech-Branche.

**Negative Merkmale:**

- Entwicklung industrieller und kommerzieller Tätigkeiten in der Nähe infrastruktureller Verkehrspunkte mit erheblicher Verwandlung der Landschaft und Steigerung der Privatmobilität.
- Probleme der Umweltbelastung und Verarmung der Böden aufgrund der intensiven Agrarwirtschaft.

**4.b – Raumbezogene Komponenten: Infrastrukturelles Netz für Transport und Mobilität**

Raumplanungssystem mit guter infrastruktureller Ausstattung charakterisiert vor allem durch die Staatsstraße Pontebbana S.S.

13 und die Eisenbahnlinie Pordenone-Casarsa-Udine.

Das Hauptstraßennetz entfaltet sich auf insgesamt 266,9 km, von denen 68,6 aus Autobahn und Autobahnzubringern bestehen und 117,0 aus Verkehrsadern erster Stufe, wie aus dem Regionalplan des Sektors hervorgeht (auf 60,9 km Staats- und Regionalstraßen und 204,2 km Provinzstraßen). Es gibt kein Autobahnnetz (außer für eine kurze, 1,8 km lange Strecke, die südlich die Gemeinde Castions di Strada durchquert), während das Netz erster Stufe des Sektorenplans aus der Staatsstraße S.S. 13, den Regionalstraßen S.R. 463 und 252 und der Provinzstraße S.P. 95 und 10 besteht.

Entwicklungen: Vom Sektorenplan ist der Bau der neuen Verbindung "Tangente Süd von Udine" vorgesehen, der in der Nähe von Basiliano beginnt, außerdem die Requalifizierung (Anpassung und Umstrukturierung vor Ort oder mit Varianten) der bereits vorhandenen Staats- und Regionalstraßen, die die Verkehrsverbindungen erster Stufe darstellen. Das Bahnverbindungssystem besteht aus der Linie Pordenone-Udine.

CIMR - Codroipo: besteht aus integrierten Strukturen in Bezug auf den Austausch zwischen Schienen- und Straßenverkehr.

RADWEG – der Raum ist von dem Radweg der Ebene und Natisone FJV\_4 betroffen, deren Wegstrecke von Codroipo nach S. Daniele in Bezug auf das lokale Raumplanungssystem bereits fertiggestellt wurde, während die Strecken Codroipo-Udine und Codroipo-Palmanova noch zu finanzieren sind. Ebenfalls zu finanzieren ist der

Radweg FJV\_3 zwischen Codroipo-Pordenone und die Strecke der FJV\_6 Radweg des Tagliamento von Spengenberg bis Latisana, für den das lokale Raumplanungssystem zuständig ist.

ENERGIE-INFRASTRUKTUREN – Es bestehen Gasfernleitungen und Strom-Überlandleitungen.

Was die Breitbandabdeckung und die vorgesehenen Realisierungseingriffe für diese Infrastrukturen betrifft, sind verschiedene durch Regionalkredit finanzierte Eingriffe an der Linie von Udine nach Pordenone vorgesehen, weitere Linien Nord-Süd wurden bereits zuerkannt und eine Verbindungslinie Camino al Tagliamento-Rivignano ist noch zu vergeben.

#### **4.c – Umweltkomponenten: ökologisches Umweltnetz**

##### RAUMBEZOGENE NATUR-KOMPONENTEN

- Permanenz von Spuren des ursprünglichen Landschaftsbildes mit dürrer steppenartiger Vegetation, die allerdings sehr reich an endemischen Arten, Alleen, Hecken und kleinen vereinzelt Waldgruppen ist;
- Letzte Überreste von periglazialer, steppenartiger Umwelt;
- Gute Aussichtsmöglichkeit der Landschaft (vorwiegend mit horizontal verlaufenden Elementen);
- Macchia und buschwüchsige Laubbäume, Weiden und natürliche Wiesen;
- Präsenz von mittelalterlichen und modernen Hammermühlen;
- Wertvolle Anbaugelände (spezialisierte Obstgärten und Weinberge) und Fruchtwechsel;
- die vorherrschenden Naturgebiete der Sümpfe und Moore Palude Moretto, Palude Selvose, des Auenwaldes von Torreano und der Karstquellen des Flusses Stella;
- Das vorrangige Referenzökosystem des Waldes Boscat;
- das ökologische Wassernetz der Flüsse Tagliamento, Stella, Corno und Cormor und der Baggerseen (ehemalige Kiesgruben) in der Gemeinde Castions di Strada;
- Präsenz einiger Überreste des Ökosystems;
- Öffentliche Verwaltungseinrichtungen (mit dem ökologischen Netz verflochtene restaurierte Gebiete und ausgerüstete Anlagen) in Bertio.

#### **4.d – Berufende Komponenten**

##### BRANCHENSPEZIFISCHE THEMENKREISE VON RAUMBEZOGENEM INTERESSE

Vorherrschender branchenspezifischer Themenkreis: Primäre Ressourcen: 51%

Besondere Bedeutung trägt der landwirtschaftliche Sektor, der hier auf regionaler Ebene seine höchste Position erlangt, außerdem bemerkenswerte Entwicklung der Agrar- und Nahrungsmittelproduktion, die nur knapp hinter San Daniele liegt, dies dank der Erteilung der kontrollierten Ursprungsbezeichnung (DOC) Friuli Grave an verschiedene überörtlich verteilte Weinanbaugebiete.

Produktivität und Unternehmensdichte: 12 %

Obwohl einige Gemeinden dem Industriezweig des Anlagenbaus und Thermo-Elektromechanik angehören, beeinflusst vor allem die landwirtschaftliche Struktur die Produktivität und das Arbeitsangebot, die geringer sind als die der anderen betroffenen lokalen Raumplanungssysteme.

Forschung und Innovation: 7%

Der Mangel an Universitäten und wissenschaftlichen Forschungszentren hat die Entwicklung einiger kleiner und mittelgroßer innovativer Unternehmen, die vorwiegend in der Branche der Verarbeitung als High Tech-Medium tätig sind, nicht gebremst.

Tourismus: 3%

Eine beschränkte touristische Relevanz aufgrund des Mangels von natürlichen Ressourcen und einer geringfügigen Ausstattung von historisch-kulturellen Attraktionen.

Infrastrukturelle Ausstattung und Zugänglichkeit: 27%

Die angemessene Straßen- und Bahninfrastrukturierung sowie die Nähe zum internationalen Flughafen von Venedig ermöglichen dem System ein gutes Zugänglichkeitsniveau trotz Mangel an logistischen Anlagen.

#### **4.e - Umweltbilanz**

##### STRATEGISCHE UMWELTBEWERTUNG

Wir verweisen auf den Umweltbericht

5.3.2. Die Bewertung der Auswirkungen auf die Überörtlichkeiten

LOKALES RAUMPLANUNGSSYSTEM 04

#### **LOKALES RAUMPLANUNGSSYSTEM 05**

##### **5 – Raumbezogene Komponenten: Polyzentrisches Siedlungsnetz**

Die strukturelle Ordnung des lokalen Raumplanungssystems hat Udine als zentralen Kern, der sich gemäß einem radiozentrischen Schema entwickelt und auf kapillare Weise die ringsum liegenden Gemeinden anzieht und durch die Gründung von Konurbationen den Siedlungswachstum beeinflusst. In der Tat stellen die physisch mit der Stadt verbundenen territorialen Subsysteme vorwiegend im Norden, Süden und Westen zusammen mit den angrenzenden Gemeinden das so genannte Stadtbildsystem von Udine dar, während jene Gemeinden mit eigener historischer, wirtschaftlicher und produktiver Identität, die allerdings aufgrund physischer und relationaler Bindungen ebenfalls zum Udineser System gehören (Gebiet von Tarcento und Manzano), einen Raum darstellen, der trotz eigener Zentralität und Relationsdynamik aufgrund dem direkten Kontakt und der Verbindung mit der Stadt, ebenfalls im starken Zusammenhang mit Udine stehen. Außerdem ist das lokale Raumplanungssystem unter dem infrastrukturellen Aspekt durch ein orthogonales, System von Umgehungsstraßen charakterisiert, die das tragende Skelett des ganzen Systems darstellen. Die Rolle von Udine ist die der Dienstleistungsstadt dank der konsolidierten Anwesenheit sozialer kollektiver Einrichtungen.

Der Druck der anthropischen Tätigkeiten beeinflusst auch das Agrarsystem, welches der konstanten Erosion durch die neuen Produktions- und Siedlungssysteme sowie der öffentlichen Einrichtungen weichen muss. Die produktiven Tätigkeiten von kleinem bis mittelgroßem Ausmaß befinden sich vorwiegend entlang den wesentlichen Verkehrsadern und den infrastrukturellen Knotenpunkten.

Die großen Einkaufszentren liegen an den Hauptverkehrsstraßen in der Nähe der Grenzen der Gemeindebezirke. Das lokale Raumplanungssystem ist mit seiner Verkehrsbewegung von fast 77.000 Einheiten das erste Regionalsystem für systematische Mobilität in FJV und zeichnet sich durch die starke Intensität an Pendelverkehr aus. Es zeichnet sich außerdem für seine hohe Anzahl an internem Verkehr gegenüber der insgesamt erzeugten Verkehrsbewegung (73%) aus, aber vor allem für das Ausmaß des Zugangsverkehrs von außen: Mehr als 33.000 Bestimmungsorte in Richtung des Areals stellen einen Wert überragenden Maßes gegenüber den anderen Raumordnungssystemen dar und klassifizieren somit das lokale Raumplanungssystem als das stärkste Attraktionssystem der Region FJV. Die wesentlichen Relationen konzentrieren sich auf den Bestimmungsort Udine, die erste regionale Gemeinde für komplette und angezogene Verkehrsbewegung, dies vorwiegend bereits im allgemeinen Gürtelbereich mit den größeren Zentren außerhalb der Stadt bis hin zu den Verbindungen mit den anderen Gemeinden der Hauptorte.

##### **RAUMBEZOGENE, HISTORISCHE UND LANDSCHAFTLICHE KOMPONENTEN**

Udine belegt die Rolle und Hierarchie der historisch-siedlungsbedingten multifunktionalen Polarität; nach dem zweiten Weltkrieg kam es zu einer explosionsartigen industriellen Entwicklung, wobei zur gleichen Zeit der mittelalterliche Kern erhalten blieb, der durch zahlreiche Sehenswürdigkeiten und Kunstschatze besticht: Der berühmteste Denkmalkomplex der Stadt liegt auf dem Freiheitsplatz, der Piazza della Libertà. Der Komplex gliedert sich in folgende monumentale Werke: Die gotische Loggia del Lionello bzw. das Rathaus (1448); die Loggia von San Giovanni aus der Renaissance (1553) mit angrenzender Kapelle, der Uhrenturm und der Brunnen. Ein weiterer wichtiger Baukomplex ist der Dom mit romanisch-gotischen Baulinien und seinem unbeeendeten Glockenturm; daneben das Oratorium della Purità (1757) mit kostbaren Freskomalereien von Tiepolo. Rund um die Konurbation befindet sich eine Ansammlung von Gebieten und Ortschaften von hohem historischen, kulturellen und archäologischen Wert: Tarcento, Cassacco, Tricesimo, Reana del Rojale, Povoletto, Remanzacco, Moimacco, Premariacco, Buttrio, Manzano, San Giorgio al Natisone, Pavia di Udine, Pozzuolo, Campofornido, Martignacco und Pagnacco.

Nennenswert sind für ihren künstlerischen Wert die Villen mit ihren Parkanlagen und Ländereien zwischen Buttrio und Manzano, unter denen folgende Villen im Sinne des Gesetzes 1089/39 und des G.v.D. 42/2004 unter Denkmalschutz stehen: Villa Morpurgo, Villa Toppo Florio und zugehöriger archäologisch-botanischer Park, Villa Florio Danieli, Villa Tellini, Villa Dall'Asta-Masetti-Zanini; Casa D'Attimis-Maniago. Manzano ist eine historische Siedlung, die sich durch eine bemerkenswerte Anzahl von Bauten und Anlagen von großartigem historisch-kulturellem Wert des Spätmittelalters, aber auch aus dem Humanismus und der Renaissance hervorhebt: Die Ruinen der Burg von Manzano aus dem 13.- 15. Jh., die Wohnfestung von Sdricca di Sotto; die Ruinen des Rundturms von Sdricca di Sopra aus dem 15. – 17. Jh.; die Turmruine Ronchi di Manzano aus dem 16. Jh.; die Ruinen des runden Bollwerks in Ronchi di Rosazzo.

Tarcento liegt in einer Hügellandschaft mit zahlreichen Burgen und Schlössern, die seit ihrem Ursprung sowohl zur Abwehr wie auch als herrschaftliche Residenzen dienten (befestigte Patrizierhäuser). Unter diesen verdienen folgende eine Bemerkung: Die untere Burg von Coia, eine Ruine aus dem 14. – 16. Jh., die durch hervorragende Wartungsarbeiten bestens erhalten ist; die Reste der Oberen Burg von Coia aus dem 14. Jh.. Außerdem zahlreiche weitere Ruinen militärischer und komplexer Architekturen innerhalb oder anstelle von mittelalterlichen Siedlungen (befestigte Dörfer oder Teile davon). Ähnlich erscheint der Ort Tricesimo, wo zahlreiche Villen, darunter Villa Rubeis Masieri und Villa Tartagna mit angrenzendem Park die Kulisse der Burg aus dem 16. Jh. bilden, mit einer Familienkapelle und Wehrmauern- und Türmen sowohl an den Spitzen wie an den Seiten der Mauern.

Befestigte Dörfer und angrenzende Gebäude sowie geringere militärische Bauwerke sind: Die Festung von Tricesimo, noch zum Teil intakt und in recht gutem Wartungszustand, stammt aus dem 13. – 14. Jh.; die Wehrmauern von Fraelacco, ebenfalls teils erhalten und in gutem Zustand aus dem 13 – 17. Jh.; die Wohnfestung von Pavona in Leonacco aus dem 15. – 20. Jh., in perfektem Zustand und durch eine hervorragende Wartung aufgewertet.

Außerdem:

- Reste der Burg von Luseriaco aus dem 13. – 18. Jh.; Castelpagano aus dem 14. – 16. Jh.;
- Limitation von Tricesimo: Diese bezieht sich auf den Raum zwischen Tricesimo und Reana del Roiale, wo die am besten erhaltenen Reste des römischen Vermessungssystems zu erkennen sind;
- Gedenkstätte von Pozzuolo;
- Die Immobilien und Areale von besonderem öffentlichen Interesse (im Sinne des G.v.D. 42/2004) der Roggia Cividina und der Rogge di Udine und Palma (Rogge sind Bewässerungskanäle), von Rovello di Pradamano, außerdem der Stadtparks von Udine, San Giovanni al Natisone und des Flusses Natisone;
- Burgen und Festungsdörfer an ausgesprochen panoramareichen Standorten;
- Wertvolle Beispiele bäuerlicher und traditioneller Baukunst.

#### **Positive Merkmale:**

- Relevantes Bildungsangebot mit der Universität von Udine und Aufwertungspolitik des Forschungssystems durch Implementierung des Projekts Friuli Innovazione (Friaul Innovation) und der Gründung des technisch-wissenschaftlichen Forschungsparks Luigi Danieli in Udine
- Beträchtlicher unternehmerischer Dynamismus, bemerkenswerte Produktivität und ein gutes Arbeitsangebot.
- Hervorragende Infrastrukturierung und Zugänglichkeit des gesamten Raums.
- Möglichkeit der Weiterentwicklung des beschränkten Fremdenverkehrsangebot durch Aufwertung der historisch-kulturellen und öno-gastronomischen Ressourcen der Gegend.

#### **Negative Merkmale**

- Streusiedlungsmodell, welches Ackerböden verschlingt, die produktiv genutzt werden könnten und Verlust der bäuerlichen und ökologischen Identität.
- Entwicklung industrieller und kommerzieller Tätigkeiten in der Nähe infrastruktureller Kernpunkte mit erheblicher Verwandlung der Landschaft und Steigerung der Privatmobilität.
- Verlegung zahlreicher Bevölkerungsschichten aus den zentralen Vierteln der Stadt in die Vorstadtbereiche, da diese preiswerter, aber ebenfalls mit Dienstleistungen ausgestattet sind, mit unvermeidlicher Verwandlung der Rolle der historischen Zentren von Wohngebiet in Dienstleistungsbereich.
- Außerhalb der Hauptzentren liegende Siedlungen, die sich auf die kleineren Zentren ausdehnen und so unkontrollierte Konurbationen schaffen.

#### **5.b – Raumbezogene Komponenten: Infrastrukturelles Netz für Transport und Mobilität**

Lokales Raumplanungssystem, durchzogen von einem dichten Bahn- und Straßen-Infrastrukturnetz, dessen geplante Potenzierungen eine Antwort auf intensive interne Relationen und Attraktionen des Areal geben. Das Hauptstraßennetz entfaltet sich auf insgesamt 380,3 km, von denen 26,6 aus Autobahn und Autobahnzubringern bestehen und 68,8 aus Verkehrsadern erster Stufe, wie aus dem Regionalplan des Sektors hervorgeht (auf 107,5 km Staats- und Regionalstraßen und 246,2 km Provinzstraßen). Das Autobahnnetz besteht aus der A23. Das vom Sektorenplan bestimmte Netz der I. Stufe besteht aus dem Umgehungsstraßensystem von Udine und den wesentlichen damit verbundenen Verkehrsadern wie die Staatstraßen S.S. 13 und 54, die Regionalstraßen S.R. 56, 352 und 464.

Entwicklungen: Der Sektorenplan sieht die Realisierung neuer Verbindungen wie die Umgehungsstraßen "Tangente Süd von Udine" und "Manzano-Palmanova-A4" vor, außerdem die Requalifizierung im Lauf der Durchführung einiger Straßenabschnitte der ersten Stufe, wie die Staatsstraße S.S. 13 nördlich von Udine, die Regionalstraße S.R. 56 und die Tangente Ost von Udine.

Das Eisenbahnnetz besteht aus einem Liniensystem, das am Bahnhof Udine endet: Die Linie Pordenone-Udine-Gorizia, die Verbindung Udine-Cervignano, der Abschnitt Udine-Tarvisio, die Linie Udine-Cividale und der Gürtel rings um Udine. Der Sektorenplan umfasst außerdem die Anschlussstücke im Umkreis von Udine.

Entwicklungen: Im Areal befindet sich der Korridor Adria-Baltikum, entlang der Strecke Tarvisio-Udine-Cervignano und als Eingriff in Verbindung mit dem Bau der Linie AV/AC Portogruaro-Ronchi, ist die Verdoppelung der Linie

Udine-Palmanova-Cervignano geplant.

CIMR - Udine: Dieser besteht aus bereits vorhandenen Strukturen für den Austausch zwischen Schienenverkehr-Straßenverkehr, die nicht eng miteinander verbunden sind.

RADWEGE – Der Radweg ReCIR del Collio zwischen Cividale und Gorizia, der den Bereich des lokalen Raumplanungssystems betrifft, wird noch gebaut, während die Strecke von Cividale bis Gemona noch finanziert werden muss. Der Radweg Alpe Adria von Udine nach Palmanova wird noch fertiggebaut, während der Abschnitt zwischen Udine und Gemona bereits beendet wurde. Schließlich noch der Radweg der Ebene des Collio, der zwischen Udine und Cividale bereits fertiggebaut wurde und zwischen Udine und Villa Manin noch finanziert werden muss.

LOGISTIK - Udine: verfügt über Güterstation.

ENERGIE-INFRASTRUKTUREN – Das Gebiet des lokalen Raumplanungssystems wird von der Pipeline TAL durchquert, die bis Österreich weiterführt. Außerdem gibt es Gasfernleitungen und Überlandleitungen. Die Fertigstellung des Breitband-Telekommunikationsnetzes ist geplant.

#### SPEZIFISCHE ADRESSEN FÜR ÜBERÖRTLICHKEITS-TÄTIGKEITEN:

- Förderung der Realisierung der europäischen Korridore Adria-Baltikum und Mittelmeer unter Berücksichtigung der Umwelt-Nachhaltigkeit, während die Auswirkungen auf die Umwelt und die landwirtschaftlich genutzten Gebiete minimiert und ausgeglichen werden (s. Tabelle Tätigkeiten des Raumordnungsplans: 1.1.1);

- Schätzung der eventuellen Entwicklungen des Landes unter dem Aspekt der Potenzierung der Bahnverbindung Udine-Palmanova-Cervignano und des Knotens zwischen Udine und Stadtgürtel mit dem Ziel, die Dienstleistungen zu intensivieren und ein städtisches Bahnsystem zu entwickeln, das vorwiegend den Bahnverkehr und dessen Nutzung fördern soll, außerdem ein angemessenes Verbindungsniveau zwischen Zentren der ersten Stufe zu schaffen (s. Tabelle Tätigkeiten des Raumordnungsplans: 1.1.1 und 1.2.3).

#### **5.c – Umweltkomponenten: ökologisches Umweltnetz**

##### RÄUMBEZOGENE NATUR-KOMPONENTEN:

- Vorherrschaft einer ebenen Morphologie, unterbrochen von einigen bescheidenen Anhöhen;
- Typisches hydrografisches Netzwerk der Ebene, mit einem dichten System aus künstlich angelegten Kanälen und Bewässerungsgräben, mit in die Ballungsgebiete einschneidenden und reichlich überschwemmten Flussläufen (Natisone);
- Präsenz von vereinzelt Baumwuchs und verstreuten kleinen Waldflecken (vorwiegend Robinien) in kleinen Randbereichen;
- Präsenz von natürlichen Wiesen im Umkreis der Flüsse ( Torre, Natisone, Cormor);

- Zwischen den Hügeln von Buttrio und Rosazzo verlaufen die Flüsse Judrio und Natisone mit mittelbreiten Flussbetten, vorwiegend überschwemmt mit angetragenem Geröll, Sand und mit Geröll gemischten Schlickablagerungen;
- Vegetation (an den Hängen der Hügel von Buttrio) wechselnd zwischen Niederwald, Robinie (vorherrschend) und spezialisierten Weinbergen;
- Lokale Anwesenheit von Zierpflanzen (Zypressen, Pinien) auf den Kämmen und in direkter Nähe von historischen Residenzen oder Kultstätten;
- Die vorrangigen Naturgebiete der Steppen und kargen Ländereien (Magredi) von Campoformido, der Wiesen des Beato Bertrando del Lavia, des Walds von Rocca Bernarda, des Torfmoors von Modoletto (zum Teil), des Torfmoors von Lazzacco (zum Teil) und des Torfmoors von Chichinot;
- Das ökologische Netz der Gewässer der Flüsse Torre, Cormor, Natisone (zum Teil) und Malina;
- Präsenz einiger Überreste des Ökosystems vor allem im Westen und Norden des lokalen Raumplanungssystems, Präsenz eines Gebirgs-Ökosystems im Hügelbereich der Gemeinde Tarcento.

#### **5.d – Berufende Komponenten**

BRANCHENSPEZIFISCHE THEMENKREISE VON RAUMBEZOGENEM INTERESSE:

Vorherrschender branchenspezifischer Themenkreis: Produktivität und Unternehmensdichte: 40 %  
Die breite Verteilung der Arbeits- und Unternehmenskultur hat zu einem starken und dynamischen Produktionssystem geführt, das sich durch die höchsten Produktions- und Arbeitsangebotsniveaus der Region auszeichnet. Das Produktionssystem stützt sich vorwiegend auf Dienstleistungen, wenn auch wichtige Verarbeitungs- und Industrieanlagen in den Produktionsarealen der Stuhlherstellung von Manzano und der digitalen Technologien von Tavagnacco bestehen bleiben.

Primäre Ressourcen: 9%

In den letzten Jahrzehnten hat die Entwicklung der Verarbeitungsbranche und folgend das Wachstum der Dienstleistungen das Produktionssystem des Raums von Udine stark verwandelt, wobei die Rolle der Landwirtschaft und der Agrar- und Nahrungsmittelproduktion in eine zweitrangige Rolle verlegt.

Infrastrukturelle Ausstattung und Zugänglichkeit: 22%

Trotz Mangel an intermodalen Terminals für den Warentransport, ist die Bahn-Infrastrukturierung sehr gut und garantiert dem Land einige der höchsten Zugänglichkeitsquoten der Region.

Tourismus: 6%

Der relativ gut funktionierende Fremdenverkehr ist vorwiegend der historisch-architektonischen Ausstattung von Udine und der Präsenz einiger Burgen und Gedenkstätten des zweiten Weltkriegs zu verdanken. Die bedeutende öno-gastronomische Vokation der Umgebung könnte ebenfalls genutzt werden, um das derzeit beschränkte Fremdenverkehrsangebot mit der Förderung der Identitätsmerkmale des Gebiets anzukurbeln und eine neue Art der Beherbergungsfähigkeit zu schaffen, die mit Lebensqualität und Wohlbefinden verbunden ist.

Forschung und Innovation: 23

Ein wichtiges Universitätsangebot und eine gute Ausstattung von wissenschaftlichen Forschungszentren, dafür aber eine beschränkte Verteilung von High Tech-Produktionstätigkeiten. Notwendigkeit, die Interaktion zwischen der Welt der Forschung und dem Produktionssektor zu fördern, um Tätigkeiten mit hohem Mehrwert zu entwickeln und die Belastung durch gesättigte Sektoren zu reduzieren.

#### **5.e - Umweltbilanz**

STRATEGISCHE UMWELTBEWERTUNG

Wir verweisen auf den Umweltbericht

5.3.2. Die Bewertung der Auswirkungen auf die Überörtlichkeiten

LOKALES RAUMPLANUNGSSYSTEM 05

## LOKALES RAUMPLANUNGSSYSTEM 06

### 6 – Raumbezogene Komponenten: Polyzentrisches Siedlungsnetz

San Daniele ist ein Ort, der zur Bewegung "Cittaslow" gehört, dem internationalen Netz von Städten mit dem Ziel der Verbesserung der Lebensqualität. Außerdem ist er Sitz des Netzwerks für Agrar- und Lebensmittelindustrie. Das lokale Produktionsgefüge macht aus San Daniele ein wichtiges und absolut avantgardistisches Zentrum, das in der Lage ist, nicht nur die lokalen, sondern auch die internationalen Bedürfnisse zu erfüllen.

Innerhalb des Raumplanungssystems liegen zahlreiche kleinere Ortschaften, die als Satelliten des Hauptzentrums dienen, außerdem Systeme, die aus Dörfern, am Fuß der Berge liegenden größeren und kleineren Siedlungen

bestehen und schließlich noch urbanisierte Gebiete, die durch die Anwesenheit großer Dienstleistungsanlagen und Unternehmen bestimmt sind.

Der südliche Rand des Moränenkessels des Tagliamento zeichnet sich durch trockengelegte und landwirtschaftlich genutzte Ländereien aus (Intensivanbau). Es gibt weiterhin ein System, das aus Dorffestungen, Burgen, Landgütern und verstreuten Gebäuden besteht.

Das Land wird vorwiegend für die Agrarproduktion genutzt.

Außerdem gibt es florierende Rinder- und Schweinezuchtanlagen mit entsprechender Verarbeitungsindustrie. Ebenfalls zahlreich sind kleine und mittelgroße Industriebetriebe vorhanden, die vorwiegend in den Branchen der Mechanik, Chemie, Textilien und Lebensmittelerzeugung tätig sind.

Das lokale Raumplanungssystem im Zusammenhang mit dem Zentrum der I. Stufe San Daniele klassifiziert sich unter die von mittlerer Intensität mit etwa 17.000 Pendelverkehrs-Verlegungen innerhalb der Region FJV.

Vorwiegend

gibt es (67% des kompletten Verkehrsflusses) Verkehrsbewegungen von mittlerer bis hoher Bedeutung in Richtung der östlich liegenden Raumplanungssysteme, insbesondere mit der Hauptstadt Udine als ersten Bestimmungsort, gefolgt von dem extern liegenden Zentrum erster Stufe

Gemona. Auf der geringeren Stufe konvergieren die Relationssysteme, vor allem die internen, auf das Zentrum von San Daniele und auf die Anschlüsse zu den kleineren Zentren wie Osoppo, Majano und Buja.

### RAUMBEZOGENE, HISTORISCHE UND LANDSCHAFTLICHE KOMPONENTEN

Das lokale Raumplanungssystem zeichnet sich durch seinen hohen landschaftlichen Wert aus, denn es verfügt über gut erhaltene Dorffestungen, Burgen und Landgüter in wunderschöner panoramareicher Lage auf den Hügeln, die sich den Streusiedlungen, den Bandstädten des Systems am Fuß der Berge und den erst vor kürzerer Zeit entstandenen Konurbationen gegenüberstellt.

Innerhalb dieses Bereichs befinden sich Siedlungen von historischer, kultureller und archäologischer Bedeutung und Dörfer mit starkem landschaftlichem Wert, dies vor allem in der Umgebung der Moränenhügel zwischen S. Daniele und Colloredo di Monte Albano.

Der Ort San Daniele del Friuli ist bekannt für seine Burg und seine Adelsvillen und beherbergt außerdem eine der namhaftesten Bibliotheken Italiens und ältesten der Region Friaul-Julisch Venetien: die "Biblioteca Guarneriana"; die historisch-monumentalen Schätze der Gemeinde Colloredo di Montalbano werden vor allem durch die verschiedenen Burgen dargestellt, darunter insbesondere die Burg von Castello di Colloredo.

Außerdem ist der Hügel Osoppo für seine zahlreichen militärischen Standorte aus dem zweiten Weltkrieg und für seine paläontologischen Schätze bekannt.

Ebenfalls erwähnenswert sind die historischen und archäologischen Fundstellen Treppo Grande, Buja, Majano, Ragogna, Dignano, Flaibano, Coseano, S. Vito di Fagagna, Fagagna, Rive D'Arcano und Moruzzo, außerdem die Immobilien und Gebiete von besonderem öffentlichen Interesse (im Sinne des G.v.D. 42/2004) in San Daniele del Friuli und Umgebung, des Hügels Cardinale di Magagna und des Dörfchens Santa Margherita del Gruagno di Moruzzo.

Das Land ist für seine besondere Spezifität der Agrar- und Nahrungsmittelproduktionen berühmt, darunter der Rohschinken San Daniele, dessen Konsortium integrierender Bestandteil der lokalen Traditionen ist.

#### Positive Merkmale:

- Eine exzellente Agrar- und Lebensmittelproduktion, die sowohl auf nationaler wie auf internationaler Ebene hervorragende Konkurrenzfähigkeit garantiert.

- Ein Hügellandschafts-System mit wertvollen landschaftlichen und Umwelt-Merkmalen.
- Ein einheitliches Land unter dem Aspekt der Umwelt und der Identität.

#### **Negative Merkmale:**

- Kompletter Mangel an Eisenbahn-Infrastrukturierung, somit also reduzierte Zugänglichkeit; dies gilt auch für die Gemeinde San Daniele, obschon Zentrum der ersten Stufe des Systems.
- Unfähigkeit, ein Fremdenverkehrsangebot zu entwickeln, das die Berufung der Agrar- und Lebensmittelproduktion mit den ökologischen und historisch-kulturellen Ressourcen ergänzt und so die touristische Nachfrage steigert.

#### **6.b – Raumbezogene Komponenten: Infrastrukturelles Netz für Transport und Mobilität**

Die infrastrukturelle Ausstattung des lokalen Raumplanungssystems, die sich auf die Regionalstraßen der ersten Stufe S.R. 463 und 464 und in Zukunft auch auf das Endstück der neuen Straßenverbindung Sequals-Gemona stützt, bedarf der Perfektionierung der Anschlussfähigkeit des Zentrums der 1. Stufe S. Daniele mit dem Eisenbahnnetz.

Das Hauptstraßennetz entwickelt sich auf insgesamt 234,3 km, davon sind 13,3 km Autobahn und Zubringer und 51,1 km Straßennetz der ersten Stufe wie sie vom regionalen Sektorenplan angeführt sind (45,6 km Staats- und Regionalstraßen und 175,4 km Provinzstraßen). Das Gebiet wird nur am Rande von der Autobahn A23 durchquert, die über die Autobahnauffahrt zwischen Osoppo und Gemona del Friuli erreicht werden kann. Das vom Sektorenplan bestimmte Netz erster Stufe besteht entlang der Verkehrsachse Ost-West aus der Regionalstraße S.R. 464 und entlang der Achse Nord-Süd aus der Regionalstraße S.R. 463. Es ergänzt das System der Verbindungsstrecke Sequals-Osoppo entlang der Provinzstraße S.P. 5.

Entwicklungen: Vom Sektorenplan sind das neue Verbindungsstück Sequals-Gemona und die Requalifizierung an gleicher Stelle oder durch eine Variante der Regionalstraße S.R. 463.

Das Bahnnetz besteht aus dem Endstück der am Fuß der Berge entlang führenden Linie (Pedemontana) Sacile-Gemona mit einzigem, nicht elektrifiziertem Schienenstrang, wobei der Bahnservice zwischen Gemona und Forgaria nur an Feiertagen aus touristischen Gründen durchgeführt wird. Außerdem ist die Wartung und Potenzierung der Bahnlinie Sacile-Gemona geplant.

CIMR - S.Daniele: verfügt weder über Bahnhof noch Busbahnhof.

RADWEG – Die Strecke des Radwegs der Ebene und des Flusses Natisone, die Ortschaften Gemona-S.Daniele Codroipo miteinander verbinden, muss noch finanziert werden, während der Radweg Alpe Adria von Udine nach Gemona fast komplett fertiggebaut ist.

LOGISTIK - Osoppo: verfügt über Güterstation.

ENERGIE-INFRASTRUKTUREN - Pipeline TAL, die bis nach Österreich weiterführt. Außerdem gibt es 3 Gasfernleitungen und Überlandleitungen. Was die Breitbandabdeckung und die vorgesehenen Realisierungseingriffe für diese Infrastrukturen betrifft, sind verschiedene Eingriffe geplant, deren Genehmigung bereits erteilt wurde.

#### **SPEZIFISCHE ADRESSEN FÜR ÜBERÖRTLICHKEITS-TÄTIGKEITEN:**

- Förderung der Realisierung der geplanten Straßenverbindung Sequals-Gemona unter Berücksichtigung der ökologischen Nachhaltigkeit, bei Minimierung der Belastung auf die Umwelt, dies auch mit dem Ziel, die Verbindungsfähigkeit des Zentrums der ersten Stufe S. Daniele mit den anderen auf regionaler Ebene wichtigen Zentren zu steigern (s. Tabelle Tätigkeiten des Raumordnungsplans: 1.1.1 und 1.2.3);
- Die Anschlussfähigkeit des Zentrums der ersten Stufe S. Daniele durch ein angemessenes öffentliches Transportsystem garantieren (öffentliches Fahrzeug-Transportnetz (TPL) der ersten Stufe gemäß Art. 8 Regionalgesetz 23/2007), insbesondere für die Zentren Udine und Gemona del Friuli (s. Tabelle Tätigkeiten des Raumordnungsplans: 1.2.3);
- Förderung der Erhaltung, Angleichung und Potenzierung der Linien und Infrastrukturen der sekundären Eisenbahn Sacile-Gemona und der zugehörigen Dienstleistungen (s. Tabelle Tätigkeiten des Raumordnungsplans: 1.2.3).



## **6.c – Umweltkomponenten: ökologisches Umweltnetz**

### RAUMBEZOGENE NATUR-KOMPONENTEN

- Die vorrangigen Naturgebiete im Tal des Mittellaufs des Tagliamento (zum Teil) und des Torfmoors von Casasola und Andreuzza;
- Das vorrangige Referenzökosystem des Hügels Osoppo, des Acqua Caduta, des Sumpfgebiets Palude Coccoli bei Muris, des Ragogna-Sees, der Mager- und Steppenweiden von Coz, der Karstquellen des Hügels Valdoria, der Wiesen von Col San Floreano, des Torfmoors von Borgo Pegoraro, des Sumpfgebiets Palude Modotto, des Torfmoors von Lazzacco (zum Teil) und der Sumpfgebiete von Rio Cornaria;
- Das ökologische Netz der Gewässer der Flüsse Tagliamento und Cormor, des Sees Andreuzza und des Sumpfgebiets Palude di Casasola ;
- Das Vorherrschen des landwirtschaftlichen Referenzökosystems;
- Öffentliche Verwaltungseinrichtungen (mit dem ökologischen Netz verflochtene restaurierte Gebiete und ausgerüstete Anlagen) in Fagagna und Osoppo;
- Seltene geomorphologische Ordnung (wichtigster Moränenkomplex der Region);
- Varietät der Pflanzenordnung (Präsenz gemischter Laubwälder, vereinzelter Baumgruppen, Sträucher- und Baumhecken);
- Permanenz von Spuren des ursprünglichen Landschaftsbildes mit dürrer steppenartiger Vegetation, die allerdings sehr reich an endemischen Arten, Alleen, Hecken und kleinen vereinzelt Waldgruppen ist;
- Dürre Prärien (ein einzigartiger Lebensraum der Friauler Ebene);
- Letzte Überreste von periglazialer, steppenartiger Umwelt.

## **6.d – Berufende Komponenten**

### BRANCHENSPEZIFISCHE THEMENKREISE VON RAUMBEZOGENEM INTERESSE

Vorherrschender branchenspezifischer Themenkreis: Primäre Ressourcen: 51%

Absolut an erster Stelle in der Branche der Agrar- und Lebensmittelproduktion dank der speziellen Produktion des Schinkens San Daniele, eines der wenigen Produkte der Region mit dem italienischen Gütesiegel DOP (Produkt mit geschützter Herkunftsbezeichnung) und einer guten Relevanz der landwirtschaftlichen Produktion in einigen Gemeinden wie San Vito di Fagagna und Colloredo di Monte Albano, die etwa 8% des vollständigen Mehrwerts ausmacht.

Infrastrukturelle Ausstattung und Zugänglichkeit: 24%

Trotz der zentralen Lage, der guten Straßen-Infrastrukturierung und der Nähe zur Autobahn A23, präsentiert das System gegenüber dem Durchschnitt eine geringere Zugänglichkeit aufgrund der relativ hohen Entfernung von den Flughäfen und dem kompletten Mangel einer Bahnverbindung.

Produktivität und Unternehmensdichte: 21%

Die Spezialisierung in einer sehr konkurrenzfähigen und organisierten Branche der Agrar- und Lebensmittelproduktion mit einem speziellen Betriebsmuster in fast der Hälfte der Gemeinden der Gegend, hat dem Land ermöglicht, eine gute Unternehmensdichte und ein gutes Arbeitsangebot zu entwickeln. Zur gleichen Zeit verhindern die schwache Diversifizierung des Produktionssystems und die relevante landwirtschaftliche Präsenz die Produktionssteigerung des Systems, welches dadurch unter dem regionalen Durchschnitt liegt.

Forschung und Innovation: 2%

Die historische Spezialisierung in der Agrar- und Lebensmittelproduktion wurde nicht von der Entwicklung technisch innovativer Produktionstätigkeiten begleitet, deren beschränkte Verteilung einen der tiefsten Werte im Vergleich zu den anderen untersuchten Raumplanungssystemen registriert.

Tourismus: 2%

Die beschränkte touristische Relevanz hängt von der geringen Ausstattung an bedeutenden Attraktionsfaktoren, aber auch von einer unangemessenen Aufwertung der landschaftlichen und kulturellen Schätze ab, die verschiedene Burgen und Standorte des zweiten Weltkriegs sowie eine wertvolle Landschaft vorzuzeigen haben. Die bedeutende öno-gastronomische Vokation müsste also besser ausgebeutet werden, um die anderen

Identitätsmerkmale zu ergänzen und eine neue Form der Beherbergung im Sinne des Wohlbefindens und der Lebensqualität zu entwickeln.

## **6.e - Umweltbilanz**

### STRATEGISCHE UMWELTBEWERTUNG

Wir verweisen auf den Umweltbericht

*5.3.2. Die Bewertung der Auswirkungen auf die Überörtlichkeiten*

LOKALES RAUMPLANUNGSSYSTEM 06

### **LOKALES RAUMPLANUNGSSYSTEM 07**

#### **7 – Raumbezogene Komponenten: Polyzentrisches Siedlungsnetz**

Das Zentrum von Cividale ist dank den reichen historisch-archäologischen Gütern (UNESCO) ein beliebtes Reiseziel und befindet sich im Mittelpunkt von äußerst intensiven Beziehungen mit der Umgebung, dank der Präsenz der Krankenhauseinrichtung und der Industrieanlagen, wodurch eine Menge an Arbeitskräften benötigt werden.

Die permanenten Siedlungen lokalisieren sich in den halbbebenen, zwischen den Hügeln liegenden Gebieten bzw. an den Hängen und auf den Kämmen; generell besteht ein zerstreutes Netz von Dörfern, umringt von Ländereien, die einst für die intensive Agrarproduktion genutzt wurden und durch ein historisches Straßennetz miteinander verbunden sind. Die Landwirtschaftsbetriebe und die historischen Siedlungen koexistieren und ergänzen sich gegenseitig. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Präsenz verschiedener Burgen, von Resten monumentaler Ruinen sowie von historischen Spuren antiker Siedlungsanlagen.

Das lokale Raumplanungssystem klassifiziert sich unter die mit mittlerer bis geringer Intensität und Pendelverkehrsdichte mit etwa 11.000 Verkehrsbewegungen innerhalb der Region FJV. In Bezug auf die Mobilität, herrschen in dem Gebiet (71%) die Verkehrsbewegungen in Richtung der externen Raumplanungssysteme vor, mit wichtigen Verbindungen mit der Hauptstadt Udine und in Richtung der angrenzenden Räume von Manzano und Collio. Besondere Beziehungen konzentrieren sich außerdem auf das Zentrum der ersten Stufe Cividale del Friuli, dies sowohl gegenüber der Überörtlichkeit wie auch gegenüber den an Udine und Manzano angrenzenden Gebieten.

#### **RAUMBEZOGENE, HISTORISCHE UND LANDSCHAFTLICHE KOMPONENTEN**

Das lokale Raumplanungssystem 7 der Julischen Voralpen, der Täler des Flusses Torre, der Täler des Flusses Natisone und am Rand der Friauler Ebene, hat dank der zum Denkmal erklärten Stadt Cividale (Unesco) eine starke historisch-kulturelle Bedeutung. Cividale, einst erstes Herzogtum der Langobarden in Italien, war das größte Handels- und Kulturzentrum Friauls während dem Patriarchat von Aquileia bis zu seinem Sturz (1420) und bevor es Mitte des 16. Jh. unter die Herrschaft von Udine fiel. An die Zeit vor dem Jahr 1000 erinnert die Kirche der Santa Maria, auch Tempietto Longobardo genannt (mit römisch-byzantinischen Baumerkmale), während Spuren der Patrizierzeit am Tiburio di Callisto, in San Michele und am Altaraufsatz von Pemone, im Dom zu erkennen sind. Eine starke Identität der venezianischen Zeit sind die Teufelsbrücke und der Dom.

Nicht weniger interessant sind die Täler des Flusses Natisone, die die bereits zur Römerzeit bestehende Grenze zwischen den lateinischen und slawischen Bevölkerungen darstellen. Ein heute gut geschütztes Land mit Wäldern und Ackerboden, Panoramastraßen (darunter die Straße zwischen Castelmonte und Drenchia und die der Dörfer von Mersino), Vielfältigkeit der Siedlungen (auf dem Talboden, an den Hängen und auf den Kämmen), Präsenz wichtiger über- und unterirdischer Karsterscheinungen, historisch-religiöser Monumente, darunter die Wallfahrtskirche von Castelmonte mit der Dorffestung von hohem historisch-urbanistischem Wert.

Die Hügel von Nimis bis Faedis umschließen außerdem reiche Landschaften mit herrlichem Panorama mit: Spezialisierte Weinberge mit Produktionen von Spitzenqualität, ein Netz mit interessanten archäologischen Fundstätten (Burgruinen), Villen und Burgen in panoramareicher Lage und Votivkirchen (die als Burgkapellen in der Nähe der alten Burgen gebaut wurden), die von den Aussichtspunkten und Panoramastraßen aus bewundert werden können.

Die Täler der Flüsse Torre, Cornappo und Chiarò sind gut erhalten und erscheinen in landschaftlicher Hinsicht einheitlich und klar. Hier befinden sich Siedlungsformen, die stark durch die geomorphologischen und

klimatischen Merkmale dieser Orte beeinflusst sind, was an der planimetrischen Konfiguration, dem Baustil und der Verwendung bestimmter Techniken und Baumaterialien erkennbar ist. Außerdem bäuerliche Siedlungen mit traditionellen architektonischen Formen, die durch ein historisches Straßennetz miteinander verbunden sind und über die man das gesamte Gebiet mit seinen Schluchten erreichen kann.

Weitere Sehenswürdigkeiten:

- Siedlungsformen, die sich durch starke Bindungen mit den geomorphologischen und klimatischen Eigenschaften der Orte auszeichnen;
- Präsenz steiler Schluchten;
- Reiches Panorama (auf den Julischen Voralpen und in der Ebene von Tagliamento);
- Präsenz wichtiger ober- und unterirdischer Karsterscheinungen;
- Dichte und ununterbrochene Bewaldung, wobei mesophile Laubwälder vorherrschend sind;
- Gegliedertes Wegenetz (traditionelle Verbindung zwischen den Siedlungen und Zugang zu den landwirtschaftlichen und den bewaldeten Gebieten).
- Abwechslungsreiche Agrarlandschaft (bestehend aus wechselnden landwirtschaftlichen Anbaugebieten, nicht spezialisierten und/oder gemischten Weinbergen und Obstgärten);
- Präsenz von interessanten über- und unterirdischen Karsterscheinungen (mit Gebieten von besonderem landschaftlichen Wert).

#### **Positive Merkmale:**

- Große Verfügbarkeit an historisch-kulturellen (Cividale), landschaftlich-umweltlichen (Täler des Natisone) und öno-gastronomischen Ressourcen (Weinkeller und Landgasthäuser).
- Öno-gastronomische Köstlichkeiten im Umkreis der östlichen Hügel des Friauls.

#### **Negative Merkmale:**

- Konstanter Prozess der Landflucht, demographische Alterung und Reduzierung der Arbeitskraft in den grenzüberschreitenden Gebirgszonen, deren Mehrheit aus Gemeinden mit weniger als 1000 Einwohnern besteht
- Probleme der Zugänglichkeit und Infrastrukturierung des Landes.

Beschränktes wirtschaftliches und unternehmerisches Entwicklungsniveau.

### **7.b – Raumbezogene Komponenten: Infrastrukturelles Netz für Transport und Mobilität**

Das Areal dreht sich um die Staatsstraße S.S. 54, um die Verkehrswege der Täler, die in die Staatsstraße einmünden, und zwischen Cividale und Udine entlang der regionalen Eisenbahn.

Das Hauptstraßennetz entfaltet sich auf insgesamt 158,4 km, von denen 28,5 aus Autobahn und Autobahnzubringern bestehen und 117,0 aus Verkehrsadern erster Stufe, wie aus dem Regionalplan des Sektors hervorgeht (auf 67,1 km Staats- und Regionalstraßen und 91,3 km Provinzstraßen). Es gibt kein Autobahnnetz, während das Netz der ersten Stufe des Sektorenplans aus der Staatsstraße S.S. 54 und der Regionalstraße S.R. 356 besteht.

Entwicklungen: Der Sektorenplan sieht die Requalifizierung (Angleichung und Sanierung an der Straße oder durch Varianten) der Staatsstraße S.S. 54. Das Eisenbahnnetz besteht aus den Linien Udine-Cividale.

CIMR - Cividale: Es besteht aus integrierten Strukturen in Bezug auf den Austausch zwischen Schienen- und Straßenverkehr, die erst vor kurzem gebaut wurden.

RADWEG – Im Gebiet des lokalen Raumplanungssystems ist ein Abschnitt des Radwegs "ReCIR FIV\_3 Ciclovía Pedemontana e del Collio" zwischen Cividale und dem Pass Stupizza bis nach Slowenien geplant, der noch finanziert werden muss.

ENERGIE-INFRASTRUKTUREN – Es gibt keine Energie-Infrastrukturen. Was die Breitbandverbindung und die vorgesehenen Realisierungseingriffe dieser Infrastrukturen betrifft, wurde bereits eine Verzweigung davon zugewiesen, während zwei Streckenabschnitte in Stregna und Drenchia noch zuzuweisen sind.

### **7.c – Umweltkomponenten: ökologisches Umweltnetz**

#### **RAUMBEZOGENE NATUR-KOMPONENTEN**

- Die vorrangigen Naturgebiete der nördlichen Julischen Voralpen (zum Teil), des Gebirgsbachs Cerada, der Schlucht Cornappo, des Rio Bianco di Taipana und des Gran Monte, der Schlucht Pradolino und Monte Mia und des Monte Matajur;
- Die vorrangigen Naturgebiete der Julischen Alpen (zum Teil), des Monte Matajur und des Colovrat;
- Das ökologische Netz der Gewässer der Flüsse Natisone, Judrio, Erbezzo, Torre (zum Teil), Rieca und Cornappo;

- Das lokale Raumplanungssystem zeichnet sich durch Erhebungen mit der Mitbewusstheit von welligen Schichten (entstanden durch Erosion und Modellierung des Flysch) mit nicht sehr hohen oder steilen Hängen (800 m) aus. Außerdem durch höhere Berge mit Felsen aus Kalk- und Dolomitgestein und schroffen, steilen Felshängen (1.000 m);
- Präsenz von typischen Karsterscheinungen in besonders einzigartigen Landschaften;
- Die Karsterscheinungen haben Grotten, Höhlen und ein Landschaftsbild geschaffen, die in historischer und naturwissenschaftlicher Hinsicht einen besonderen Platz einnehmen.

#### **7.d – Berufende Komponenten**

##### BRANCHENSPEZIFISCHE THEMENKREISE VON RAUMBEZOGENEM INTERESSE

Sektorielle Themen und primäre Ressourcen: 49%

Die Agrarwirtschaft ist eine bedeutende Ertrags- und Einnahmequelle der Gemeinden Prepotto, Lusevera und Savogna und belegt dort jeweils 16%, 11% und 9% des kompletten Mehrwerts. Vorzügliche Weinproduktion im Gebiet der östlichen Hügel des Friauls.

Produktivität und Unternehmensdichte: 8 %

Die schwierigen Zugänglichkeitsmerkmale dieses Landstreifens haben eine globale wirtschaftliche Entwicklung in diesem Raum verhindert. Hier herrscht die niedrigste Unternehmensdichte der Region und das Arbeitsangebot konzentriert sich lediglich auf den Gemeindebezirk von Cividale.

Forschung und Innovation: 4%

Die Schwäche der Produktionsstruktur und die beschränkte Verteilung der Tätigkeiten mit hohem Mehrwert haben außerdem eine sehr niedrige Produktivität ausgelöst, die deshalb das System an die vorletzte Stelle unter den untersuchten lokalen Raumplanungssystemen setzt.

Tourismus: 13%

Ebenfalls beschränkte Fähigkeit, das kulturelle Fremdenverkehrsangebot von Cividale durch die Aufwertung der landschaftlich-umweltlichen (Täler des Flusses Natisone) und öno-gastronomischen Ressourcen (zahlreiche Weinkeller und Landgasthäuser) des Systems zu ergänzen, dessen touristische Relevanz noch nicht an die vorhandenen Potenziale angepasst wurde.

Infrastrukturelle Ausstattung und Zugänglichkeit: 26%

Beschränkte Infrastrukturerstellung und Zugangsschwierigkeiten, dies vor allem in den Gemeinden im grenzüberschreitenden Landschaftsstreifen.

#### **7.e - Umweltbilanz**

##### STRATEGISCHE UMWELTBEWERTUNG

Wir verweisen auf den Umweltbericht

5.3.2. *Die Bewertung der Auswirkungen auf die Überörtlichkeiten*

Lokales Raumplanungssystem 07

#### **Lokales Raumplanungssystem 08**

#### **8 – Raumbezogene Komponenten: Polyzentrisches Siedlungsnetz**

Nördlich der Provinz von Pordenone liegend, in der so genannten „Pedemontana“ (am Fuß der Berge) von Spengenbergs, zeichnet sich das lokale Raumplanungssystem wegen seiner starken Attraktionskraft aus, die es dem Einsatz von Arbeitskräften und lokaler Professionalität zur Forschung und Entwicklung von Kunststoffmaterialien und der Planung und Konstruktion von Verriegelungen für Gebäude unter dem Einsatz von ausgeklügeltem technischen Knowhow zu verdanken hat.

Maniago ist bekannt für seine jahrhundertealte Messerproduktion und kann sich diesbezüglich einer florierenden wirtschaftlichen Realität erfreuen. Gemäß dem Regionalgesetz 27/99 gilt das Zentrum als Sitz für die Messerindustrie. Der Industriezweig weist zahlreiche Metall verarbeitende Industrieanlagen auf, gefolgt von Betrieben der Nahrungsmittelverarbeitung (darunter Käse- und Molkereierherstellung), des Bauwesens, der Textilverarbeitung, Holzverarbeitung, Baumaterialien, des Druckwesens und der Tätigkeiten in Verbindung mit der Herstellung und Verteilung von Gas und elektrischer Energie; ebenfalls gibt es Fabriken für Leder und Kunststoffe.

Spengenberg hat seinen traditionellen bäuerlichen Charakter bewahrt, außerdem sein Industriegefüge entwickelt und die Dienstleistungen gesteigert: Die Branche, die die meisten Arbeitsmöglichkeiten bietet, ist die der Industrie; darunter hebt sich insbesondere die Möbel- und Baumaterialherstellung hervor (wie Glas und Glasprodukte). Die Stadt wird auch als die "Stadt des Mosaiks" bezeichnet, weil hier 1922 eine Schule für diese Kunst eröffnet wurde.

In Aviano gibt es außerdem einen Militärstützpunkt und Flughafen der Italienischen Luftwaffe und der NATO, die von der amerikanischen Luftwaffe verwaltet werden. In Aviano befindet sich außerdem das C.R.O. (Krebsforschungszentrum), das sich mit Vorsorge, Diagnose, Versorgung und der Erforschung von Tumoren befasst und eines der wenigen italienischen Forschungszentren ist. Außerdem gilt es als Bezugspunkt für den Nord-Osten Italiens.

Die Umgebung des Bergs Monte Cavallo und entlang dem Verkehrsnetz an der Ostseite zeichnet sich indessen durch seine starke Entwicklung im Fremdenverkehr und seine Ausdehnung im Bauwesen aus. Das nördliche Gebiet des lokalen Raumplanungssystems (Karnische Voralpen) war schon immer eine der am geringsten besiedelten Gegenden aufgrund seiner sehr engen Täler und dem Mangel an bebaubarem Grund. Im südlichen Bereich des lokalen Raumplanungssystems (Karnische Voralpen) fanden indessen bereits in den 70er Jahren wichtige Landschaftsveränderungen statt. Außer den Flurbereinigungen gibt es moderne Aufteilungen und Bauformen, die sich durch die Anwesenheit von Agrarbetrieben und intensiv bebaute Ländereien auszeichnen. Im östlichen Teil dehnen sich die Siedlungen an dem Landstreifen parallel zum Fluss Tagliamento aus, wo auch die Eisenbahnlinie entlang führt. Ebenfalls befinden sich hier Geschäfts- und Industrieanlagen. Man erkennt allerdings nach wie vor das traditionelle Siedlungsbild, das aus kompakten und voneinander entfernten Ortschaften besteht.

Das lokale Raumplanungssystem, das sich durch ein zweipoliges und komplementäres System der Zentren erster Stufe Spengenberg und Maniago auszeichnet, klassifiziert sich unter die von mittlerer Intensität mit etwa 17.000 Pendelverkehrsbewegungen innerhalb der Region FJV. Das Areal weist im Allgemeinen auf einen eher generativen statt attraktiven Charakter hin, mit Verkehrsbewegungen mittlerer Intensität sowohl im internen Bereich wie in Richtung des Raumsystems von Pordenone. Das Mobilitätsschema unterscheidet sich in den externen Zusammenhängen der am Fuß der Berge liegenden Gemeinden, die sich auf den Hauptort Pordenone und das Zentrum 1. Stufe Sacile stützen, durch die Verkehrsflüsse, die auf die beiden erwähnten Zentren konvergieren und die in Hinsicht auf den kompletten, angezogenen Verkehr an erster Stelle stehen und durch den Zusammenhang zwischen diesen beiden.

## **RAUMBEZOGENE, HISTORISCHE UND LANDSCHAFTLICHE KOMPONENTEN**

Das lokale Raumplanungssystem erstreckt sich auf einem Raum, der von den Karnischen Voralpen bis zu den Steppenregionen (Magredi) der Ebene reicht. Das interessanteste historische Zentrum ist Spengenberg, das in eine traditionelle bäuerliche Landschaft der Hochebene zwischen Tagliamento und Colvera eingefügt ist, bereits in der Frühgeschichte bewohnt und zu Römerzeiten ein wichtiges Zentrum war, denn der Ort lag in der Nähe der Straße zwischen Sacile und Gemona (Noricum). Das morphologische Gefüge entspricht dem des historischen Dorfs (13 – 16. Jh.) mit folgenden wichtigen Monumenten: die Burg, der romanische Dom, die Loggia del Dazio und zahlreiche Paläste und Prunkbauten. Weitere Siedlungsgruppen gibt es bereits seit der Frühgeschichte, darunter Budoia, Aviano ("Croda de la Vecia", ein Hypogäum in Glera di Giais, die Engelshöhle usw.), Montereale Valcellina und Maniago (eine Grotte mit dem Namen "Bus delle Anguane").

All diese Zentren blühten insbesondere im Mittelalter auf, darunter vor allem Aviano und Umgebung; darunter die Villa Menegozzi, Villa Trevisan, Villa Fabris-Policreti und Villa Policreti in Castel d'Aviano (unter Denkmalschutz im Sinne des Gesetzes 1089/39). Hervorzuheben ist, dass in Aviano, das in einem Landschaftstreifen der Ebene zwischen Livenza und Colvera liegt, noch die Merkmale traditioneller Landwirtschaft zu erkennen sind, die sich durch Mehrfelderwirtschaft, Wiesen und ein Heckenbegrenzungsnetz, Landwirtschaftsbetriebe und typisch mittelalterliche Agrarstrukturen mit eingefriedeten Feldern auszeichnen.

In Bezug auf die Landschaft können einige der interessantesten Punkte in landschaftlicher Hinsicht für dieses lokale Raumplanungssystem zusammengefasst werden.

Der Gebirgsbereich zeichnet sich durch die Landschaft der Karnischen Voralpen und das Naturschutzgebiet der Friauler Dolomiten aus, einzigartige Umwelt- und landschaftliche Bedingungen findet man indessen in Richtung der Ebene mit den Schluchten der Bergbäche Cellina, Colvera und Cosa. Von ebenfalls hohem Wert ist das Naturschutzgebiet des Cornino-Sees.

Wohl eines der typischsten Elemente des lokalen Raumplanungssystems ist das Gebiet der Magredi (karge, felsige Steppengebiete) del Meduna, Cellina und Colvera mit der für die Friauler Region charakteristischen dünnen Steppenlandschaft und letzten Überresten aus der Früheiszeit. In Hinsicht auf die Flurbereinigungen der Hochebene finden wir indessen Beispiele der Siedlungsplanung und landwirtschaftlichen Gliederung aus dem zwanzigsten Jh. (Villotte und Dandolo) und eine üppige Steppenvegetation (Magredi) mit endemischen Pflanzenarten, Bäumen, Hecken und kleinen Waldstreifen. Etwas weiter nördlich im Bereich der Erhebungen mit lehmhaltigem und kies- und geröllhaltigem Schwemmland trifft man auf eine Landschaft, die in vier Gebiete unterteilt ist: die Hügel von Frisanco mit den Zentren Poffabro, Frisanco, Navarons, die Hügel von Castelnovo und der Hügelkamm zwischen Sequals und Clauzetto. Die Erhebungen zeichnen sich durch eine sanft gewellte Morphologie aus, die mit Laubbaum-Niederwäldern bedeckt sind und wo zahlreiche Kirchen und Schlösser in panoramareicher Lage die Landschaft verschönern. Etwas weiter westlich treffen wir auf die landschaftlichen Bereiche der Siedlungen am Fuß der Berge und Hügel der Umgebung von Pordenone mit zahlreichen unterirdischen Karsterscheinungen, die ein absolut bewundernswertes und in ökologischer Hinsicht äußerst wertvolles Naturlandschaftsbild schaffen. Zu diesem gehören zum Beispiel die Quellen (Gorgazzo, la Santissima) und die unglaublich panoramareichen Orte, darunter das Dorf und die Burg von Polcenigo. Ebenfalls zu erwähnen ist die Landschaft der Gebirgsgruppe des Monte Pramaggiore mit der typisch Dolomit-Natur der Erhebungen und scharf eingekerbten und langgezogenen Tälern. Die höchsten Gipfel zeichnen sich durch ihre vorwiegend unregelmäßige Kammlinie aus, mit Jochen, Felsnadeln und Felstürmen der Dolomiten. Die unwirtliche Morphologie der engen und sonnenarmen Täler hat hier eine ausgedehnte Urbanisierung verhindert. Die winzigen, eng an die steilen Berghänge geklammerten Dörfer Erto und Casso scheinen Teil der geometrischen Gebilde der Gipfel zu sein, die sie umringen; die Häuser in Erto Vecchia, sind geschlossene Strukturen, die sich in die Höhe entwickeln, während die Turmhäuser in Casso mit ihren Steinplattendächern noch höher wirken, als sie sind und ein einzigartiges spontanes Beispiel der lokalen Architektur darstellen.

#### **Positive Merkmale:**

- Touristisches Entwicklungspotenzial, das an die Aufwertung des vielfältigen Angebots von natürlichen Ressourcen (Regionalpark der Friauler Dolomiten) und die Potenzierung der Skilifte gebunden ist.
- Ein extensives Umweltschutzsystem als Garantie des wichtigen Forst- und Landschaftsvermögens.
- Präsenz eines auf internationaler Ebene hervorragenden Krebsforschungszentrums (C.R.O. in Aviano).

#### **Negative Merkmale:**

- Beschränkte infrastrukturelle Ausstattung und ernsthafte Zugänglichkeitsprobleme für die Berggemeinden.
- Ungebremster Prozess der Landflucht, demographische Alterung und Reduzierung der Arbeitskraft im Gebirgsbereich, dessen meisten Gemeinden weniger als 1000 Einwohner aufweist.
- Wirtschaftliche und unternehmerische Entwicklung nur im Umkreis der größten Zentren (Maniago, Spengenber und Aviano).

### **8.b – Raumbezogene Komponenten: Infrastrukturelles Netz für Transport und Mobilität**

Das lokale Raumplanungssystem zeichnet sich durch die Durchquerung des Gebiets am Fuß der Berge (Pedemontana) der Linie Sacile-Gemona aus, deren Wartung und Potenzierung Hauptbedingung für ein potenzielles modales Gleichgewicht der Verbindungen des Bereichs des Landesinneren und in Richtung des Systems von Pordenone ist.

Das Hauptstraßennetz entfaltet sich auf insgesamt 384,7 km, von denen 153,8 aus Autobahn und Autobahnzubringern bestehen und 117,0 aus Verkehrsadern erster Stufe, wie aus dem Regionalplan des Sektors hervorgeht (auf 125,5 km Staats- und Regionalstraßen und 259,2 km Provinzstraßen).

Es gibt keine Autobahn-Infrastrukturen.

Das vom Sektorenplan bestimmte Netz der ersten Stufe besteht vorwiegend aus den Regionalstraßen S.R. 251, 464 und 552 sowie der Verbindung zwischen Aviano-Barbeano-Dignano (Provinzstraße S.P. 24, 53 und 23) und der Pedemontana Sequals-Osoppo (S.P. 34, 1 und 4) Entwicklungen: Der Sektorenplan sieht die Sanierung und funktionelle Anpassung der Strecke Piandipan-Sequals und den Bau des neuen Abschnitts Sequals-Gemona vor. Ebenfalls ist die Requalifizierung am gleichen Teil oder mit einer Variante der Regionalstraßen S.R. 464 (einschließlich Fertigstellung der Achse Barbeano-Dignano) und 552 geplant.

Das Eisenbahnnetz durchquert den Großteil des Landes mit der eingleisigen und nicht elektrifizierten Linie Sacile-Gemona. Die Wartung und Potenzierung dieser Linie ist ebenfalls geplant.

CIMR - Maniago: besteht aus integrierten Strukturen in Bezug auf den Austausch zwischen Schienen- und Straßenverkehr.

Spengenberg: Es gibt keinen Bahnhof und der Busbahnhof wird noch Zeit gebaut (definitives Projekt).

RADWEG – Die Strecke FJV\_3 "Ciclovía della Pedemontana e del Collio" zwischen Sacile-Maniago-Pinzano wurde fast komplett fertiggebaut; der Abschnitt bis Gemona, der Abschnitt der FJV\_4 der Ebene und des Flusses Natisone von Pinzano bis Spengenberg und der Abschnitt zwischen Polcenigo bis Sacile der FJV\_7 des Radwegs von Livenza müssen noch finanziert werden.

LOGISTIK –Maniago: verfügt über Güterstation.

ENERGIE-INFRASTRUKTUREN – Es bestehen Gasfernleitungen im Gebiet Spengenberg-Maniago und Strom-Überlandleitungen. Was die Breitbandabdeckung und die vorgesehenen Realisierungseingriffe für diese Infrastrukturen betrifft, sind verschiedene Eingriffe geplant (Polcenigo-Aviano-Maniago-Travesio-Pinzano), deren Genehmigung bereits erteilt wurde. Für die Dienstleistungen der Gebiete Andreis, Claut, Cimolais, Erto und Casso wurde die Bevollmächtigung bereits erteilt, aber noch nicht vergeben.

#### SPEZIFISCHE ADRESSEN FÜR ÜBERÖRTLICHKEITS-TÄTIGKEITEN:

- Förderung der Erhaltung, Sanierung und Potenzierung der Linien und Infrastrukturen der sekundären Eisenbahn Sacile-Gemona und der zugehörigen Dienstleistungen als in umweltlicher Hinsicht bevorzugtes Verbindungssystem innerhalb des lokalen Raumplanungssystems und von diesem in Richtung des lokalen Raumplanungssystems von Sacile und Pordenone (s. Tabelle Tätigkeiten Raumordnungsplan: 1.2.3);
- Die Anschlussfähigkeit des Zentrums der ersten Stufe Spengenberg durch ein angemessenes öffentliches Transportsystem (öffentliches Fahrzeug-Transportnetz (TPL) der ersten Stufe gemäß Art. 8 Regionalgesetz 23/2007) garantieren, insbesondere für die Zentren Maniago und Codroipo, Udine und Pordenone (s. Tabelle Tätigkeiten des Raumordnungsplans: 1.2.3);
- Förderung der Realisierung der geplanten Straßenverbindung Sequals-Gemona unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeit der Umwelt, bei Minimierung der Belastung auf die Umwelt, dies auch mit dem Ziel, die Verbindungsfähigkeit des Zentrums der ersten Stufe Spengenberg mit den anderen auf regionaler Ebene wichtigen Zentren zu steigern (s. Tabelle Tätigkeiten des Raumordnungsplans: 1.1.1 und 1.2.3).

#### **8.c – Umweltkomponenten: ökologisches Umweltnetz**

##### RAUMBEZOGENE NATUR-KOMPONENTEN

- Die vorrangigen Naturgebiete der Friauler Dolomiten (ein Großteil), der Berge Verzegnis und Valcalda (zum Teil), der Berge Ciaurlec und der Schlucht des Bergbachs Cosa, des Torfmoors von Sequals, der Magredi (Steppen) des Cellina, des Tals Colvera di Jof, der Schlucht des Bergbachs Cellina und des Waldes Cansiglio (zum Teil);
- Das vorrangige Referenzökosystem des Bergs Monte Piombada und des Arzino-Tals (Teil), der Burg Ceconi (zum Teil), des Bergs Monte Ciaurlec und der Schlucht des Bergbachs Cosa, des Bergs Monte Davant, der Magredi (Steppen) von Pordenone und des Prescudin und des Bergs Monte Cavallo;
- Das ökologische Netz der Gewässer der Flüsse Tagliamento, Cellina, Meduna, des Colvera und Livenza, der Seen Barcis, Selva, Radona und Ciul;
- Vorherrschendes eines Gebirgs-Ökosystems;
- Öffentliche Verwaltungseinrichtungen (mit dem ökologischen Netz verflochtene restaurierte Gebiete und ausgerüstete Anlagen) von Frisanco, Tramonti di Sopra, Claut, Erto und Casso und Cimolais, die Ökomuseen in Barcis und Clauzetto;
- Der Naturschutzpark der Friauler Dolomiten;
- Unberührte Naturgebiete und dementsprechende Biodiversität der Flora und Fauna;

- Ober- und unterirdische Karsterscheinungen mit Landschaftsbildern von wesentlicher naturwissenschaftlicher Bedeutung (Bergbach Cosa);
- Landschaftliche und ökologische einzigartige Bedingungen (Schluchten der Bergbäche Cellina, Colvera und Cosa);
- Ausgedehnte Bewaldung (Nadel- und Laubwälder);
- Hügelartige Erhebungen, die sich durch wellige Formen und mittelsteile Hänge auszeichnen, bestimmen das Landschaftsbild;
- Ein dichtes Verbindungs- und Wegenetz zwischen den Dörfern, das eine optimale Zugänglichkeit zu den vorhandenen Ressourcen gewährleistet;
- Durch die vorwiegende Anwesenheit von Buchen gezeichnete Laubwälder (Niederwald mit mesophilen Laubbäumen) und Laubbaum-Mischwälder;
- Restliche Karst-Steppenlandschaften (Magredi);
- Traditionelle bäuerliche Landschaft bezeichnet durch Baum- und Buschbewuchs, (Wiesen, Macchia und Waldstreifen: Hecken, Baumreihen, Alleen und vereinzelt stehende Bäume;
- Spezialisierte Weinberge und Obstkulturen;
- Die Landschaft von Aviano (diese besteht vorwiegend aus traditioneller Agrarlandschaft, die im Dreifeldersystem bewirtschaftet wird, mit Wiesen, Begrenzungshecken und Agrarbetrieben).

### **8d – Berufende Komponenten**

#### **BRANCHENSPEZIFISCHE THEMENKREISE VON RAUMBEZOGENEM INTERESSE**

Vorherrschender branchenspezifischer Themenkreis: PRIMÄRE RESSOURCEN 31%

Mäßige Relevanz landwirtschaftlicher Tätigkeiten und geringe Verteilung der Agrar- und Lebensmittelproduktion

Produktivität und Unternehmensdichte: 24 %

Die schwierigen Zugänglichkeitsmerkmale dieses Landes haben eine komplette wirtschaftliche Entwicklung dieser Gegend verhindert, die die niedrigste Unternehmensdichte der Region aufweist, während sich das Arbeitsangebot vorwiegend auf die Zentren der ersten Stufe konzentriert, wo das Konsortium für die industrielle, wirtschaftliche und soziale Entwicklung Spengenbergs und der Messerindustriestadt von Maniago liegen.

Infrastrukturelle Ausstattung und Zugänglichkeit: 20 %

Das Land hat außerdem unzureichende Straßen- und Eisenbahninfrastrukturen und vor allem eine schlechte Zugänglichkeit zum Gebirgsbereich. Die Ebene, die sich rings um die größeren Ortschaften entwickelt, weist indessen durch die Infrastrukturen des in der Nähe liegenden Raumplanungssystems von Pordenone bessere Verhältnisse auf.

Forschung und Innovation: 4%

Aufgrund der schwachen Produktionsstruktur und der geringen Verteilung von technisch innovativen Tätigkeiten liegt auch die Produktivität dieses Gebiets unter dem regionalen Durchschnitt.

Tourismus: 21%

Die Fremdenverkehrsentwicklung ist ebenfalls beschränkt trotz der guten Ausstattung mit landschaftlichen und ökologischen Schätzen (mehr als 20% der Fläche steht unter Naturschutz und umfasst den Naturschutzpark der Friauler Dolomiten, der 2009 zum Welterbe der UNESCO erklärt), historisch-kulturellen Ressourcen (archäologische Fundstätten und Standorte des Großen Kriegs) und der Präsenz von Skiliftanlagen.

### **8.e - Umweltbilanz**

#### **STRATEGISCHE UMWELTBEWERTUNG**

Wir verweisen auf den Umweltbericht

5.3.2 Die Bewertung der Auswirkungen auf die Überörtlichkeiten

Lokales Raumplanungssystem 08

#### **Lokales Raumplanungssystem 09**



## **9 – Raumbezogene Komponenten: Polyzentrisches Siedlungsnetz**

Das Land ist das Herz der heutigen Provinz von Pordenone nicht nur aus geographischen Gründen, sondern auch wegen der intensiven Besiedelung und der starken Präsenz von Industrieanlagen: Das wirtschaftliche Gefüge hat die städtische Entwicklung von Pordenone und den umliegenden Gemeinden stark gefördert.

Unter den anderen, das Gebiet betreffenden Aspekten ist da noch die Konurbation von Pordenone, die sich entlang der Verkehrsachse der Straße Pontebbana entwickelt hat. Die vor kurzem durchgeführte Urbanisierung, gefördert durch die Entstehung und Entwicklung von Verarbeitungstätigkeiten und verschiedenen Infrastrukturen, hat zur progressiven Sättigung des Raums geführt, mit Einfügung von Siedlungsgefügen, die aus Wohnvierteln, Geschäfts- und Industriezonen bestehen.

Die rechte Uferseite des Tagliamento besitzt eine relativ kompakt zusammengefügte wirtschaftliche Realität, die gut zwischen den Sektoren der Landwirtschaft, Industrie, Handwerk, Handel und Dienstleistungen verteilt ist. Die Landwirtschaft ist äußerst spezialisiert. Der Industriezweig zeichnet sich durch kleine Industrie- und Handwerksbetriebe aus: Darunter sind vor allem die Baumaterialherstellung, der Metall- und Maschinenbau, die Holzverarbeitung, die die meisten Arbeitskraftflüsse aufnehmen, begleitet von der Bekleidungs- und Nahrungsmittelindustrie. Ein großer Teil der arbeitsfähigen Bevölkerung ist im Bereich des Handels und der Dienstleistungserbringung tätig, fast um eine antike Vokation zu festigen, die durch die geographische Lage gefördert wird.

Zusammen mit den Zentren Sacile und San Vito stellt Pordenone ein Dienstleistungsdreieck von hoher Bedeutung dar. Dieser Bereich ist somit nicht nur in allen seinen Sektoren vollkommen unabhängig, sondern er bietet auch den umliegenden lokalen Raumplanungssystemen zahlreiche Dienstleistungen.

Das lokale Raumplanungssystem klassifiziert sich unter jenen mit hoher Bindungsintensität aufgrund des innerhalb der Region stattfindenden Pendelverkehrs mit mehr als 53.000 systematischen Verkehrsbewegungen auf regionaler Ebene an zweiter Stelle. Das Areal kennzeichnet sich im Komplex durch die höchste Dichte des Raums FJV der ausgelösten Verkehrsbewegungen und das Vorherrschen (88%) dieser in Bezug auf die internen Bestimmungsorte. Von mittlerer bis hoher Bedeutung ist auch die Gesamtheit der von außen angelockten Beziehungen. Das Netz der wesentlichen Verkehrsbewegungen verteilt sich zwischen den im peripherischen Gürtel liegenden Gemeinden und den drei größeren Zentren mit einer Konzentration der wichtigsten Beziehungen mit dem absoluten Hauptort als Gravitationszentrum und im Vergleich zu den regionalen Messwerten auch gegenüber den beiden Zentren erster Stufe. Ebenfalls zu bemerken sind die Beziehungen zu den externen Zentren der ersten Stufe Maniago und Spengenberg sowie mit Udine und der Komponente des interregionalen Pendelverkehrs mit Venetien.

## **RAUMBEZOGENE, HISTORISCHE UND LANDSCHAFTLICHE KOMPONENTEN**

Das lokale Raumplanungssystem verfügt über hervorragende historisch-siedlerische Komponenten: Die Altstadt von Pordenone, die farbig bemalte Stadt, die Lauben im venezianischen Stil des Orts Sacile; der Garten der Serenissima; die Renaissance-Straße, die den antiken Ort Spengenberg mit der berühmten Friauler Mosaikschule durchquert; die Dörfer Valvasone, San Vito al Tagliamento, Cordovado, voll mit Geschichte und Traditionen; die Benediktinerabtei von Santa Maria in Sylivis in Sesto al Reghena.

Pordenone, das vorwiegend für seine große Industrieanlage berühmt ist, besitzt außerdem kostbare Monumente und

Paläste: Darunter das Rathaus aus dem 14. Jh. mit einer Loggia im Erdgeschoß und dreibogigen Fenstern im ersten Stock und der erst kürzlich restaurierte Dom aus der zweiten Hälfte des 13. Jh.s.

Die wichtigste Achse des alten Ortskern ist der Corso Vittorio Emanuele, dessen Verlauf im Lauf der Jahrhunderte mehrfach geändert wurde. Er ist gesäumt von engen Laubengängen mit Spitz- und Rundbögen und Palästen aus allen Epochen und Stilrichtungen. Unter diesen: der Palazzo Gregoris aus dem 17. Jh.; die Casa Mantica; der Palazzo Montereale-Mantica.

Weitere Paläste und imposante Monumente der Altstadt sind: Der mittelalterliche Palazzo Ricchieri in der Nähe des Doms und Sitz seit 1970 des Städtischen Kunstmuseums; der Palazzo Amalteo aus dem 16. Jh. an der Via della Motta, ebenfalls heute ein Museum, die Bibliothek; das neoklassische Opernhaus Teatro della Concordia.

Unter den Villen und Parks in Pordenone erinnern wir vor allem an Villa und Park Rigutti-Policreti und in Cordenons die Villa Badini aus dem 18. Jh.

Der Ort Cordenons ist auch für seine ökologischen Merkmale und insbesondere für die "Ressource Wasser" bekannt.

Dies war auch der Hauptgrund für die Entstehung der Papierindustrie in dieser Gegend seit dem Jahr 1600, mit hohem Entwicklungspotenzial für die gesamte Produktionskette, außerdem für die einstige Baumwollfabrik Cantoni, für die eine Sanierung gemäß dem Projekt der Restaurierungseingriffe für Industrieanlagen geplant ist. Unter den städtischen Monumenten des lokalen Raumplanungssystems ist das Schloss Castello di Porcia eines der am besten erhaltenen. Unter den weiteren bewundernswerten

alten städtischen Befestigungsbauten verdient das Festungshaus mit Wehrmauerresten und Turm besondere Aufmerksamkeit. Andere

bemerkenswerte städtische Monumente in Porcia sind: Das Haus Fresco-De Mattia; die "Porta di Sopra" bzw. der Glockenturm in der Via Guglielmo Marconi; die Loggia des einstigen Rathauses. Porcia besitzt außerdem zahlreiche Villen, Parks und Gärten, darunter: Villa Conti Correr, der Park "Braidà" mit seinen kleinen Seen, der Kapelle und zugehörigen Gebäuden der Villa Correr; Villa Rigutti-Policreti. Weitere Sehenswürdigkeiten:

- Neolithische Spuren, außerdem Funde aus der Bronze- und Römerzeit bestätigen den historischen Ursprung von Pravisdomini und seinen Ortsteilen; die ersten menschlichen Siedlungen liegen etwa 3250 Jahre zurück.

- In Caneva gibt es Spuren sporadischer und sesshafter Siedlungen aus dem Paläolithikum im Umkreis von Pian del Consiglio. Die archäologische Fundstätte mit der chalkolithischen Pfahlbautensiedlung Palù steht unter Denkmalschutz (einstiges Gesetz 1089/1939).

- Die Gemeinde von Azzano Decimo zeichnet sich durch den einzigartigen Aspekt der lokalen Sakralkultur aus (Häuser, die mit folkloristischen Fresken bemalt sind, etwa 39, von denen einige in der Nähe der Kreuzungen liegen).

- Das gesamte Areal von Casarsa della Delizia war Schauplatz der Nachhut und anschließend vom großen Rückzug von Caporetto zwischen 1915 und 1918 betroffen und zeichnet sich durch eine große Anzahl von Kriegsartefakten aus dem ersten Weltkrieg aus. Darunter zum Beispiel die Brücke Ponte della Delizia, ein wichtiger Standort für Kämpfe und militärische Einsätze während dem ersten Weltkrieg.

- In Sacile heben sich folgende monumentalen Sehenswürdigkeiten hervor: Die Ruinen von Castelvecchio aus dem 10.—16. Jh.; die

Villa Sartori; die Villa Zuccaio. Historisch-monumentale Sehenswürdigkeiten der umliegenden Weiler und Vororte sind außerdem: Die Reste der Burg Castello di Corte aus dem 12. – 16. Jh. bei Sant'Odorico; die Reste der Burg von Topaligo, in der Nähe der Häuser zwischen Topaligo und Schiavoi; die Reste der Burg von Cavolano aus dem 8. – 14. Jh.; das Kirchlein (mit Turm) von Vistorta; die Villa Brandolini d'Adda in Vistorta. Unter den archäologischen Industrie- und Infrastrukturanlagen lohnt ein Besuch der noch in Betrieb befindlichen Eisenbahn der Strecke Sacile - Gemona del Friuli.

Weitere Identitätsstätten des lokalen Raumplanungssystems sind die Museumsgebäude von San Vito al Tagliamento. Zu diesen gesellen sich die landwirtschaftlichen Verwandlungen und bäuerlichen Siedlungsmodelle von Villotte in der Gemeinde von San Quirino;

die Abtei in Sesto al Reghena, die Burgen entlang den Ufern des Tagliamento und des Livenza; die Bauten und Areale von öffentlichem Interesse (im Sinne des G.v.D. 42/2004) des historischen Zentrums und der Wiesen Burovich in Sesto al Reghena, das Gebiet der Karstquellen in Chions und San Vito al Tagliamento; die römischen Limitationen in Zoppola und Fiume Veneto. Der Livenza (oder "die Livenza", wie bis Ende des 19. Jh.s gesagt wurde) ist von großer Bedeutung für den italienischen Nordosten:

- Ein einzigartiges Land für die besonderen und komplexen hydrologischen Merkmale seines Wasserhaushalts und Ökosystems (Flussbereiche der großen und kleinen Hydrographie, die durch mäandrische Flussformen ausgezeichnet sind), die auch die urbane Landschaft kennzeichnen. Die besterhaltenen Flusslandschaften Friauls;

- Ein Land mit historischen und kulturellen Schätzen wie Pfarreien, historischen Siedlungen, Villen und Palästen mit Land und Zugehörigkeiten;

- Präsenz von gut erhaltenen Zentren und Dörfern.

### **Positive Merkmale:**

- Präsenz von großen weltweit marktführenden Unternehmen für die Haushaltsgeräteherstellung (Zanussi-Electrolux, Zoppas);

- Beträchtlicher unternehmerischer Dynamismus und ein bemerkenswert gutes Arbeitsangebot;

- Technisch-wissenschaftliches Universitätsangebot zur Ausbildung des menschlichen Kapitals, das für den Produktionsprozess erforderlich ist;

- Bedeutende Verteilung von Betrieben mit hohem Mehrwert, die vorwiegend in den Branchen für Medium und High Tech tätig sind.

#### **Negative Merkmale:**

- Aufnahme der negativen Auswirkungen aufgrund der Zunahme des Verkehrsflusses und der Verkehrsstockung.
- Streusiedlungsmodell, welches Ackerböden verschlingt, die produktiv genutzt werden könnten und Verlust der bäuerlichen und ökologischen Identität.
- Entwicklung industrieller und kommerzieller Tätigkeiten in der Nähe infrastruktureller Kernpunkte mit erheblicher Verwandlung der Landschaft und Steigerung der Privatmobilität.
- Außerhalb der Hauptzentren liegende Siedlungen, die sich auf die kleineren Zentren ausdehnen und so unkontrollierte Konurbationen schaffen.

#### **9.b – Raumbezogene Komponenten: Infrastrukturelles Netz für Transport und Mobilität**

Das lokale Raumplanungssystem zeichnet sich durch eine starke interne Mobilität aus und verfügt über ein dichtes infrastrukturelles Netz, für welches verschiedene Potenzierungen und Neubauten vorgesehen sind; die Wartung und Potenzierung des Eisenbahnnetzes ist eine weitere Bedingung für die modale Wiederausgleichung. Das Hauptstraßennetz entfaltet sich auf insgesamt 540,8 km, von denen 38,8 aus Autobahn und Autobahnzubringern bestehen und 115,4 aus Verkehrsadern erster Stufe, wie aus dem Regionalplan des Sektors hervorgeht (auf 100,7 km Staats- und Regionalstraßen und 401,3 km Provinzstraßen).

Das Autobahnnetz besteht aus der A28 Portogruaro-Conegliano und dem Autobahnzubringer 16. Das Netz der ersten Stufe des Sektorenplans besteht vorwiegend aus der Staatsstraße S.S. 13 entlang der Achse Ost-West und der Regionalstraße S.R. 251 in Richtung Nord-Süd. Quer zu diesem kommen die Achse NSA 177 Piandipian-Sequals und im Quadrant Süd-Ost das Provinzstraßennetz der Straßen S.P. 9, 14, 35 und 50 dazu. Der Raumordnungsplan erkennt der Verbindung Casarsa-S.Vito al Tagliamento (Zentrum erster Stufe)-Portogruaro (S.R. 463) eine Stufe regionaler Wichtigkeit zu. Entwicklungen: Der Sektorenplan sieht den Bau neuer Abschnitte der "Umleitungsstraße Nord" und der "Umgehungsstraße Süd" in Pordenone sowie die Sanierung und funktionale Angleichung der Piandipian-Sequals (Abschnitt des gesamten Baueingriffs der neuen Verbindungsstraße Piandipian-Sequals-Gemona) vor. Außerdem ist die Angleichung des Straßennetzes im «Möbelareal» (Requalifizierung der bereits vorhandenen Strecken und Fertigstellung einiger Abschnitte) und die komplette Sanierung der Achse S.S. 13 geplant.

Das Eisenbahnnetz besteht in Richtung Ost-Westen aus der Linie Venedig-Treviso-Sacile-Pordenone-Udine mit Abzweigungen nach Süden der Linie Casarsa della Delizia-Portogruaro und nach Norden der Linie Sacile-Gemona, wobei die beiden letzteren eingleisige und nicht elektrifizierte Linien sind. Der Sektorenplan umfasst außerdem die Anschlüsse im Umkreis von Pordenone.

Entwicklungen: Der Sektorenplan sieht außerdem den Bau der Schleifen von Sacile und Casarsa zur Potenzierung der Dienstleistungen vor. Wartung und Potenzierung der Sacile-Gemona.

CIMR - Sacile: Es gibt einen Bahnhof, während der Busbahnhof geplant ist. Pordenone und S.Vito al Tagliamento: Eine integrierte Struktur für den Austausch zwischen Schienen- und Straßenverkehr.

RADWEG – Die Strecke des ReCIR der Ebene und des Natisono zur Verbindung zwischen Codroipo-Pordenone-Sacile Veneto ist noch zu finanzieren wie auch der Radweg der Tiefebene von Pordenone und der des Livenza.

LOGISTIK - Casarsa della Delizia, S. Vito al Tagliamento, Pordenone, Porcia und Sacile Güterstation; Pordenone: Güterverkehrszentrum.

ENERGIE-INFRASTRUKTUREN – Es gibt zahlreiche Gasfernleitungen und Strom-Überlandleitungen. Die Fertigstellung des Breitband-Telekommunikationsnetzes ist geplant.

#### **SPEZIFISCHE ADRESSEN FÜR ÜBERÖRTLICHKEITS-TÄTIGKEITEN:**

- Bewertung der möglichen Entwicklungen des Landes mit der Perspektive der Potenzierung der vorhandenen Bahnverbindungen, auch mit Bezugnahme auf die Bögen von Casarsa della Delizia und Sacile, außerdem die Intensivierung und Entwicklung eines städtischen Bahnsystems, das auf vorrangige Weise die Nutzung des Zuges fördert und außerdem ein angemessenes Verbindungsniveau zwischen Zentren der ersten Stufe (s. Tabelle Tätigkeiten Raumordnungsplan: 1.2.3);

- Förderung der Erhaltung, Angleichung und Potenzierung der Linien und Infrastrukturen der sekundären Eisenbahn Portogruaro-Casarsa und Sacile-Gemona und der zugehörigen Dienstleistungen (s. Tabelle Tätigkeiten des Raumordnungsplans 1.2.3);

## **9.c – Umweltkomponenten: ökologisches Umweltnetz**

### RAUMBEZOGENE NATUR-KOMPONENTEN

- Starke Präsenz linearer Formen mit dichten Sträuchern, Hecken und Niederwaldstreifen;
- Traditionelle Siedlungsformen (bestehend aus kompakten und voneinander getrennten Dörfern);
- Agrarlandschaft, die sich durch die geordnete Verbindung der Elemente auszeichnet;
- Gewellte Morphologie, die die vorwiegend ebenen Flächen beleben
- Traditionelles, mittelalterlich geprägtes Landwirtschaftsgefüge mit geschlossenen Feldern;
- Wiesen, die der Heuernte dienen;
- Ein einzigartiges Land für die besonderen und komplexen hydrologischen Merkmale seines Wasserhaushalts und Ökosystems (Flussbereiche der großen und kleinen Hydrographie, die durch mäandrische Flussformen ausgezeichnet sind), die auch die urbane Landschaft kennzeichnen. Die besterhaltenen Flusslandschaften Friauls;
- Feuchtwiesen (Karstquellen und Niederungen);
- Überreste von Felddaufteilungen und historischen Landwirtschaftsbetrieben
- Präsenz von Wiesen, Baum- und Strauchwachstum, die das traditionelle ländliche Landschaftsbild bestimmen (Hecken, Baumreihen, Macchia und Waldflecken, bewaldete Korridore);
- Die vorrangigen Naturgebiete des Waldes Foresta del Consiglio, der Magredi (Karststeppen) des Cellina (zum Teil), der Karstquelle Vinchiaruzzo, des Auwaldes Torreano;
- Das vorrangige Referenzökosystem des Waldes Bosco di Torrate;
- Das ökologische Netz der Gewässer der Flüsse Tagliamento, Meduna, Cellina, Livenza und Noncello;
- Präsenz einiger Überreste des landwirtschaftlichen Ökosystems;

## **9d – Berufende Komponenten**

### BRANCHENSPEZIFISCHE THEMENKREISE VON RAUMBEZOGENEM INTERESSE

Vorherrschender branchenspezifischer Themenkreis: **PRODUKTIVITÄT UND UNTERNEHMENSDICHTE 35%**

Die starke und diversifizierte Produktionsstruktur garantiert einige der höchsten Produktionsniveaus und Arbeitsangebote der Region. Die große industrielle Tradition stützt sich auf den Möbelbau und die thermo-elektromechanische Bauteilproduktion, die etwa 85% des Landes betreffen und auf die Präsenz des Entwicklungskonsortiums in Ponte Rosso. In den letzten Jahren konnte man das rapide Wachstum der Dienstleistungen verfolgen, die das erste Glied des Wirtschaftssystems im Sinne des Mehrwerts darstellen, der in den verschiedenen Gemeindebezirken wie Pordenone, Sacile und Casarsa della Delizia produziert wurde.

Primäre Ressourcen: **14 %**

Die Agrarproduktion übt einen bestimmten Einfluss aus, dies vor allem dank einiger Gemeinden mit stark bäuerlichem Landschaftsbild wie Arzene und San Martino al Tagliamento, aber leider mit geringem Einfluss auf die Agrar- und Lebensmittelproduktion, die auf regionaler Ebene so gut wie an letzter Stelle steht.

Infrastrukturelle Ausstattung und Zugänglichkeit: **24%**

Die hervorragende Straßen- (Durchgang der Autobahn A28 und Nähe zur A4 und A27) und Eisenbahnstrukturierung (Linie Venedig-Udine) sowie das Logistiksystem (Güterverkehrszentrum in Pordenone) und die Möglichkeit der Nutzung der Strukturen der nahen Region Venetien (insbesondere des Flughafens von Venedig), erlauben dem System, eines der höchsten Zugänglichkeitsniveaus der Region zu erreichen.

Tourismus: **6%**

Die beschränkte touristische Bedeutung ist auf den Mangel ökologischer, Umwelt- und saisonaler Attraktionen zurückzuführen, während die Anzahl der registrierten Urlauber vorwiegend von den kulturellen (allen voran die Stätte der UNESCO Palù di Livenza) und historischen Ressourcen abhängt (Burgen, Schlösser, archäologische Fundstücke und historische Standorte des zweiten Weltkriegs).

Forschung und Innovation: **21%**

Die wachsende Verteilung von innovativen High Tech-Tätigkeiten wurde von der Entwicklung eines

vorwiegend technisch-wissenschaftlichen Universitätsangebots begleitet, mit dem Ziel, ein qualifiziertes menschliches Kapital hervorzubringen. Auch hat die Gründung des technischen Forschungszentrums in Pordenone die Entstehung verschiedener innovativer Start-Ups ermöglicht.

## **9.e - Umweltbilanz**

### **STRATEGISCHE UMWELTBEWERTUNG**

Wir verweisen auf den Umweltbericht

#### *5.3.2 Die Bewertung der Auswirkungen auf die Überörtlichkeiten*

Örtliches Raumplanungssystem 09

## **Lokales Raumplanungssystem 10**

### **10 – Raumbezogene Komponenten: Polyzentrisches Siedlungsnetz**

Das Zentrum von Tolmezzo ist Reiseziel für zahlreiche Urlauber und Mittelpunkt besonders intensiver Beziehungen mit dem Umkreis, dank der Präsenz des Industriezentrums, das eine bemerkenswerte Aufnahme von Arbeitskräften ermöglicht und dank der weiterführenden Schulen des sekundären Bildungsbereichs und des Krankenhauses.

Heute ist Tolmezzo ein Bezugspunkt für alle Dörfer der karnischen Täler und bietet zahlreiche Dienstleistungen. Die lokale Wirtschaft stützt sich vorwiegend auf den Fremdenverkehr, den Handel, die Holz- und Papierindustrie und auf das lokale Handwerk. Die Ortschaften Arta Terme, Forni di Sopra und Ravascletto genießen einen relativ florierenden winterlichen Fremdenverkehr, verfügen aber leider nur über geringe Dienstleistungen und haben wenig Kontakt zu den umliegenden Gemeinden, denen sich die Bewohner auch aufgrund der schulischen Ausbildung zuwenden und um jene Dienstleistungen zu nutzen, die vor Ort nicht verfügbar sind.

Im gesamten Raum sind die Dauersiedlungen spärlich und liegen vorwiegend in Richtung der breiteren und offenen Talmündungen; das Siedlungsmodell entspricht dem der Berge (Bauwerke an den Hängen, im Talstreifen und vor allem der Sonne zugewandt). Die Siedlungen bestehen aus kleinen Häusern, die eng aneinandergeschmiegt sind, um so wenig Boden wie möglich zu beanspruchen, der dem Gewinn von Weiden und landwirtschaftlichem Anbau dienen soll. Der Boden zeichnet sich vorwiegend für die Kombination aus Gemüseanbau und Wiesen zur Heu- und Grasgewinnung aus. Almen und Almhütten gibt es entlang dem gesamten Karnischen Hauptkamm, während die so genannten "Stavoli" (Holz- und Steinhütten, ähnlich wie die Tiroler Stadel) im extremen westlichen und östlichen Teil zu finden sind.

Das lokale Raumplanungssystem in Bezug auf das Zentrum erster Stufe Gemona del Friuli und mit der Perspektive der Umfassung des geplanten Zentrums erster Stufe Tarvisio, klassifiziert sich mit knapp 9.700 internen Pendelverkehrsbewegungen innerhalb der Region FJV unter denen mit geringer Beziehungsintensität. Es zeichnet sich für seine vorwiegenden Tauschbeziehungen mit anderen Raumplanungssystemen aus, die insbesondere durch den Verkehr von Gemona in Richtung der Zielorte Osoppo und Udine und durch den Verkehrsfluss im Zusammenhang mit dem Zentrum von Tolmezzo bestimmt sind. Das Zentrum von Gemona gilt außerdem als Attraktionsmittelpunkt der wichtigsten Pendelverkehrsbewegungen gegenüber den Gemeinden des ersten Gürtels. An zweiter Stelle liegen die Beziehungen mit den Landschaften der östlichen Julischen Alpen, die auf das geplante Zentrum von Tarvisio orientiert sind.

### **RAUMBEZOGENE, HISTORISCHE UND LANDSCHAFTLICHE KOMPONENTEN**

Das lokale Raumplanungssystem liegt in den Alpen und Karnischen Voralpen und folgt dem Flusslauf des Tagliamento. Beginnt man mit der Beschreibung im Norden, stößt man auf die Landschaft der Karnischen Gebirgskette von besonderer ökologischer Relevanz aufgrund der geologischen und pflanzlichen Merkmale und der Anwesenheit bewundernswerter Pfarreien, Votivkapellen und weiteren religiösen Kultstätten. Die Morphologie der Landschaft besteht aus steilen, nicht bewachsenen Hängen und tief von Gebirgsbächen eingeschnittenen, gewundenen Tälern. Die permanenten Siedlungen (Forni Avoltri und Timau) sind spärlich und liegen vorwiegend in Richtung der breiteren und offenen Talmündungen und präsentieren das typische Siedlungsbild der Bergdörfer. Almen und Almhütten gibt es entlang dem gesamten Karnischen Hauptkamm (die alten verlassenen Almhütten von Montute, Cuesta Robbia und Culet in der Gegend Ligosullo), während die so genannten "Stavoli" (Holz- und Steinhütten, ähnlich wie Tiroler Stadel) vorwiegend im extremen westlichen und östlichen Raum zu finden sind. Auch dieser Landstreifen verband bereits seit Urgeschichte den Mittelmeerraum mit Mitteleuropa. Diesbezüglich gibt es unzählige historische Monumente: Die Höhlen in der Gemeinde von

Paluzza, die aufgrund ihrer archäologischen-paläontologischen Funde aus der prähistorischen und frühgeschichtlichen Zeit von besonderem Interesse sind; außerdem in Bezug auf die historischen Kampfgeschehnisse des ersten Weltkriegs die strategischen Standorte bei Timau (dt. Tischlwang) (die Höhle in der Nähe des Wasserkraftwerks von Timau, die Karstquelle Fontanon di Timau, die Abisso Marinelli-Höhle und die Kristall-Höhle), ebenso die Ricoveri Cantore-Höhle auf dem Kleinen Pal, die Höhle am Plöckenpass; die Torre "romana" oder Moscarda (ein Wehrturm) aus der Römerzeit sowie zahlreiche römische, in den Fels gemeißelte Schriftzüge entlang der Plöckenpassstraße. Auch dienten mehrere wichtige Gipfel und Ortschaften als Kampfplatz und besitzen heute noch militärische Stützpunkte aus dem ersten Weltkrieg. Unter diesen: Der Gipfel Vetta Cuelat/Freikofel (1757 m ü.d.M.), der Große Pal, die Obere Almhütte am Großen Pal (1705 m ü.d.M.), die Untere Almhütte am Großen Pal (1536 m ü.d.M.), der Blaustein (2193 m ü.d.M.), der Gipfel Pramosio und die Almhütten am Pramosio. Besonders bemerkenswert ist im Landschaftskontext des Karnischen Hauptkamms die Siedlung Paularo mit Monumenten aus dem Mittelalter und der Renaissance.

Der Großteil des lokalen Raumplanungssystems liegt im Landschaftsbereich der Karnischen Kanaltäler mit morphologisch sanften Erhebungen, ausgedehnten Nadel- und Laubwäldern und Dauersiedlungen am Talboden. Die breiteren Talböden sind intensiv bebaut und man findet vorherrschend Wiesen- und Dreifelderwirtschaft. Der Hauptort ist Tolmezzo mit Lage am Flussbett des Tagliamento. Hier finden wir zahlreiche Ruinen und Monumente aus dem Mittelalter (die Torre Picotta, die Burgen Cort dal Salvan in Casanova, San Lorenzo und Illegio, die Ruinen der Türme Cuel di Tor und Feleteit). Weitere historische Sehenswürdigkeiten in dieser Landschaft sind: Ampezzo (auf Deutsch Petsch) für seine charakteristischen Bauernhäuser, Comeglians und Umgebung für seinen typischen, aus dem 18. Jh. stammenden Palazzo De Gloria, im Gemeindebezirk von Raveo die spätantiken Siedlungsreste wie die der Anhöhe des Chiaibione (Cuel Budin) und die eines spätrömischen, am Berg klammernden Gebäudes mit Freskomalereien aus dem 4. Jh. n.Chr.; schließlich Zuglio, ebenfalls Schutzgarnison der wichtigen Via Julia Augusta, die von Aquileia nach Aguntum, einem Zentrum des südlichen Noricums, führte, mit archäologischen und paläontologischen Funden der Urgeschichte, Frühgeschichte und Früh Römerzeit. Im restlichen südöstlichen Teil des lokalen Raumplanungssystems stößt man auf eine Landschaft, die Teil des Naturschutzparks der Friauler Dolomiten ist und sich durch dichte Wälder (vorwiegend Nadel- und Laubwald) und Seen mit der zugehörigen Seelandschaft (Forgaria – See und Naturschutzgebiet des Cornino) auszeichnet. Im westlichen Teil Karniens trifft man auf eine entschieden dolomitische Landschaft: Im Landschaftsbereich der Forni Savorgnani liegt die alte Siedlung Forni di Sopra, die aus den drei Ortsteilen Vico, Cella und Andrazza besteht und sich durch bäuerliche Architekturen mit charakteristischen Hängebalkonen aus Holz an den Hausfassaden auszeichnen. In Tintait findet man Reste der antiken Burg Forni di Sopra und in Andrazza die der Burg von Sacquidic. Im Landschaftsbereich der Conca di Sauris und der Val Pesarina befinden sich Erhebungen mit einer unregelmäßigen Kammlinie, die bezeichnend für die Felsen der Dolomiten sind, während sich zwischen den Tälern sanft gerundete Erhebungen befinden. In Sauris gibt es zahlreiche Häuser mit charakteristischem Holzaufbau. In Sauris (Zahre) di Sopra wurde ein Bauernhaus restauriert, in dem sich heute das ethnographische Zentrum befindet, welches zum Kreislauf der Karnischen Streumuseen gehört.

#### **Positive Merkmale:**

- Eine gute Beherbergungsfähigkeit, vereint mit Gebirgs- und Öko-Fremdenverkehr, die noch weiter entwickelt werden könnten, indem die historisch-kulturellen Ressourcen aufgewertet und die Zugänglichkeit verbessert werden.
- Hohes wirtschaftliches Entwicklungsniveau der Gemeinden am Talboden, die sich im Vergleich zur Bevölkerungsdichte durch eine hohe Anzahl von Unternehmen und Arbeitsplätze auszeichnen.
- Bemerkenswerte Produktivität des Systems durch eine gute Verteilung der Unternehmen, die in der technisch innovativen Branche tätig sind.
- Präsenz eines technischen Zentrums, das ausschließlich darauf ausgerichtet ist, die Gründung von Forschungszentren und Anlagen zur High-Tech-Produktion im Gebirgsbereich zu fördern und dadurch ein neues Entwicklungsmodell für diese Gegend zu schaffen.
- Ein extensives Umweltschutzsystem als Garantie des wichtigen Forst- und Landschaftsvermögens.

#### **Negative Merkmale:**

- Ungebremster Prozess der Landflucht, demographische Alterung und Reduzierung der Arbeitskraft im Gebirgsbereich, dessen meisten Gemeinden weniger als 1000 Einwohner aufweist.

- Die wirtschaftlich Entwicklung ist nur auf die am Talboden befindlichen Zentren (Tolmezzo, Amaro, Villa Santina) und in den touristischen Ortschaften konzentriert (Forni Avoltri, Forni di Sopra, Ravascletto, Arta Terme, Sauris usw.).
- Unangemessene Infrastrukturierung des Raums und große Zugänglichkeits-Schwierigkeiten.

### **10.b – Raumbezogene Komponenten: Infrastrukturelles Netz für Transport und Mobilität**

Das infrastrukturelle Netz des lokalen Raumplanungssystems entwickelt sich entlang der S.S. 52, die den gesamten Verkehr der Täler in Richtung des Zentrums der ersten Stufe Tolmezzo aufnimmt. Das Hauptstraßennetz entfaltet sich auf insgesamt 327,0 km, von denen 12,6 aus Autobahn bestehen und 137,7 aus Verkehrsadern erster Stufe, wie aus dem Regionalplan des Sektors hervorgeht (auf 184,4 km Staats- und Regionalstraßen und 130,0 km Provinzstraßen).

Die Autobahn A23 durchquert nur geringfügig den Raum und ist über die Mautstelle Carnia-Tolmezzo erreichbar. Das Netz der ersten Stufe des Sektorenplans besteht aus den Staatsstraßen S.S. 52 und 52bis und den Regionalstraßen S.R. 355 und 552. Entwicklungen: Der Sektorenplan sieht die Requalifizierung und Absicherung des Straßenverkehrsnetzes erster Stufe im Gebirge vor.

Was das Eisenbahnnetz betrifft, gibt es nur die Bahnlinie Carnia-Tolmezzo als Verbindungspunkt mit der Industriezone von Tolmezzo, die vom geltenden Sektorenplan als dritte Stufe klassifiziert wurde und nicht für den Personentransport vorgesehen ist; auf lange Sicht könnte in dieser Hinsicht eine Umstrukturierung geplant werden.

CIMR - Tolmezzo: besteht nur aus einer Infrastruktur für den Fahrzeugverkehr; einen Bahnhof gibt es nicht.

RADWEG – Der Abschnitt zwischen dem Radweg Alpe Adria, der von Gemona nach Tarvisio führt, wird noch gebaut und das Anschlussstück, das von Tarvisio bis Tolmezzo geht, ist zum Teil schon fertig. Ab Tolmezzo zweigen einige Abschnitte des Radwegs der Karnischen Berge ab, die als Verbindung zwischen Tolmezzo-Passo Montecroce Carnico dienen und zum Teil schon gebaut sind und zum Teil noch beendet werden müssen, ebenfalls befindet sich die Strecke zwischen Tolmezzo-Cima Sappada noch im Bau. Ebenfalls noch im Bau und bereits finanziert ist die Strecke, die von Tolmezzo nach Ampezzo führt.

LOGISTIK – Tolmezzo: verfügt über Güterstation.

ENERGIE-INFRASTRUKTUREN – Das Gebiet des lokalen Raumplanungssystems wird von der Pipeline TAL durchquert, die bis Österreich weiterführt. Außerdem gibt es Gasfernleitungen und Überlandleitungen. Was die Breitbandabdeckung und die vorgesehenen Realisierungseingriffe für diese Infrastrukturen betrifft, wurden bereits die Infrastrukturen zur Abdeckung des südlich liegenden Streifens zwischen Forni di Sopra und Tolmezzo fertiggestellt, während die Bevollmächtigung der in der Nähe der Grenzen liegenden Räume zum Teil schon vergeben und zum Teil noch zuzuweisen sind.

#### **SPEZIFISCHE ADRESSEN FÜR ÜBERÖRTLICHKEITS-TÄTIGKEITEN:**

- Die Anschlussfähigkeit des Zentrums der ersten Stufe Tolmezzo durch ein angemessenes öffentliches Transportsystem garantieren (öffentliches Fahrzeug-Transportnetz (TPL) der ersten Stufe gemäß Art. 8 Regionalgesetz 23/2007), insbesondere für das Zentrum Udine (s. Tabelle Tätigkeiten des Raumordnungsplans: 1.2.3);
- Bewertung der Möglichkeit, die Eisenbahnlinie Carnia-Tolmezzo, die derzeit lediglich als Anschluss für das Industriegebiet von Tolmezzo dient, für den Personentransport umzugestalten, um für das Zentrum der ersten Stufe Tolmezzo eine entsprechende Anbindung zu schaffen (s. Tabelle Tätigkeiten des Raumordnungsplans: 1.2.3 und 1.3.3).

### **10.c – Umweltkomponenten: ökologisches Umweltnetz**

#### **RAUMBEZOGENE NATUR-KOMPONENTEN**

- Erheblicher Wert der Karnischen Alpen für ihre geologischen pflanzlichen und landschaftlichen Eigenschaften;
- Die Morphologie wird durch die Form der Karnischen Alpen bezeichnet, mit steilen und nicht bewachsenen Hängen und tief von Gebirgsbächen eingeschnittenen, gewundenen Tälern;
- Die vorrangigen Naturgebiete der Gruppe der Hohen Warte, des Trogkofel und Sella di Lanza, der Berge Verzegnis und Valcada (zum Teil), der Friauler Dolomiten (zum Teil), der Berge Bivera und Clapsavon, des Col Gentile und der Berge Dimon e Paularo;

- Das vorrangige Ökosystem der Karnischen Alpen, des Monte Serio, des Duron-Waldgebiets, des Sumpfgebiets Palude Valpudia, der Berge San Simeone und Brancot (zum Teil), des Sumpfgebiets Palude Vuarbis, des Sumpfgebiets Palude das Fontanas, des Monte Piombada und des Arzino-Tals (zum Teil), der Berge Verzegnis und Valcada, des Torfmoors Curiedi, der Karnischen Hügel, des Sumpfgebiets Palude Cima di Corso, des Feuchtgebiets von Monte Priva und der Schlucht von Lumiei;
- Das ökologische Netz der Gewässer der Flüsse Tagliamento, Lumiei, Degano, But, Chiarsò, Fella (zum Teil), des Sauris-Sees und von Cavazzo;
- Das vorrangige Referenzökosystem der Berge beherrscht die Fläche des lokalen Raumplanungssystems bis auf die Täler;
- Die Niederlassungen der öffentlichen Verwaltungseinrichtungen des ökologischen Netzes: Die ausgestatteten Anlagen und mit dem ökologischen Netz verbundenen renovierten Gebäude in Forni di Sotto und Forni di Sopra und das Ökomuseum in Paularo.

### **10.d – Berufende Komponenten**

#### **BRANCHENSPEZIFISCHE THEMENKREISE VON RAUMBEZOGENEM INTERESSE**

Vorherrschender branchenspezifischer Themenkreis: **PRODUKTIVITÄT UND UNTERNEHMENSDICHTE: 30 %**  
Aufgrund der schlechten Zugänglichkeit hat sich die soziale und wirtschaftliche Entwicklung vorwiegend im Talboden in den Gemeinden Tolmezzo, Amaro und Villa Santina verbreitet. Trotzdem sind sowohl Unternehmensdichte wie auch Arbeitsangebot überraschend hoch. Das System erlangt außerdem unerwartete Daten hinsichtlich der Produktivität der Arbeit, da sich der Mehrwert pro Person auf regionaler Ebene zusammen mit dem Gebiet von Pordenone an die zweite Stelle setzt.

Primäre Ressourcen: 14%

Reduzierte Relevanz der landwirtschaftlichen Tätigkeiten und geringfügige Verteilung der Agrar- und Lebensmittelproduktion, die sich allerdings für ihre vortrefflichen Produktionen in der Branche der Käse- und Wurstherstellung sowie der Getränkeproduktion (Bier und Fruchtsaftkonzentrate) hervorhebt.

Infrastrukturelle Ausstattung und Zugänglichkeit: 14%

Die orographischen Merkmale haben eine angemessene Infrastrukturierung des Landes nicht erlaubt, da es aufgrund seiner lediglichen Ankoppelung an das Eisenbahnnetz durch die im angrenzenden lokalen Raumplanungssystem von Gemona liegenden Bahnhöfe in Venzone und Karnien, welche sich durch ein geringes Dienstleistungsniveau auszeichnen, und lediglich durch die Mautstelle von Amaro an die Autobahn geknüpft ist, den schlechtesten Zugänglichkeitswert der Region darstellt.

Tourismus: 17%

Recht gute saisonale Beherbergungsfähigkeit, die im Winter an die Skigebiete von Forni di Sopra und Ravascletto gebunden ist, während sie sich im Sommer auf weitere Gemeinden ausdehnt, die mit Anlagen für den Bergtourismus ausgestattet sind. Zu diesen gehören Forni Avoltri, Arta Terme, Sauris und Sutrio. Trotz den bemerkenswerten landschaftlichen und ökologischen Schätzen, liegen die kulturellen Ressourcen (archäologische Fundstätten, Standorte des ersten Weltkriegs, historische Siedlungen und ethnographische Museen), die öno-gastronomischen Besonderheiten sowie die touristische Entwicklung unter dem des Systems in Gemona, da es durch die schweren Zugänglichkeitsprobleme des Raums nach wie vor behindert wird.

Forschung und Innovation: 25%

Die Präsenz des Zentrums für technische Innovation in Amaro und die Implementierung verschiedener Projekte zur wirtschaftlichen Belebung der Bergregion sowie die Ergänzung zwischen Produktionsgefüge und Forschung, haben die Ansiedlung und Festigung zahlreicher High Tech-Tätigkeiten sowohl in der Verarbeitungsbranche wie in der Dienstleistungserbringung gefördert, wodurch die Relevanz dieser Branchen sehr hoch ist und an zweiter Stelle hinter der des julischen Systems liegt.

### **10.e - Umweltbilanz**

#### **STRATEGISCHE UMWELTBEWERTUNG**

Wir verweisen auf den Umweltbericht



## Lokales Raumplanungssystem 11

### 11 – Raumbezogene Komponenten: Polyzentrisches Siedlungsnetz

Gemäß dem Statut anerkennt sich die Berggemeinschaft von Gemona, Canal del Ferro (dt. Fella) und Val Canale (dt. Kanaltal) in den multiethnischen, sozialen, kulturellen und religiösen Realitäten von keltischem, lateinischem, deutschem, slawischen oder anderem sprachlichen Ursprung; dies aufgrund dem Wunsch der Gemeinschaften, die wesentlichen Elemente dieses Landes aufzuwerten, insbesondere der Identität und sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Entwicklung des entsprechenden Landes bzw. seiner Bevölkerung.

Zentrum der ersten Stufe ist Gemona del Friuli, ein stark urbanisierter Ort mit, außerhalb des Ortskerns liegenden Handwerker- und Industriezonen und in Wohnungen umgewandelte Bauernhäuser.

Die Siedlungsmorphologie der Täler zeichnet sich indessen durch verschiedene Merkmale aus.

Das Val Canale weist ein einzigartiges anthropisch-geographisches Ambiente auf, in dem die negativen Auswirkungen der Landflucht nicht nur zur Vereinsamung der Täler, sondern auch zur Verödung der landwirtschaftlichen Tätigkeiten führen. Deshalb sind hier

Wiesen vorherrschend, während sich die landwirtschaftlich genutzten Flächen lediglich auf den engen Raum rings um die Wohnsiedlungen konzentrieren. Von besonderem Interesse ist die Siedlung von Cave del Predil (dt. Raibl) mit alten Bergwerken und Arbeitersiedlungen der 50er Jahre. Die Siedlungen des Resiatals liegen alle im Talboden, während die Almhütten und Stavoli (Holz- und Steinhütten, ähnlich wie Tiroler Stadel) zum Großteil verlassen sind. Auch hier hat die bauliche Entwicklung insbesondere nach dem Jahr 1976 nicht immer die Erhaltung der typischen Merkmale erlaubt.

Im Bereich des Canal del Ferro treffen drei ethnische Gruppen aufeinander: Italiener, Deutsche und Slaven mit reichem kulturellen und konstruktiven Gut. Die Siedlungen liegen am Talboden, wo die Erhaltungsmaßnahmen der Häuser nicht immer den traditionellen Mustern entsprechen. Auch hier liegen die Ländereien vielfach brach, darunter auch die Wiesenwirtschaft im Talboden, während die als Weide genutzten Almwiesen in den Bergen noch genutzt werden und relativ ausgedehnt sind. Entlang dem Canal del Ferro erstrecken sich die größeren Siedlungen und ein dichtes infrastrukturelles Netz. Die touristische Siedlung des Sella Nevea verfügt über keinerlei typologische Integrationsform mit der Alpenlandschaft. Das Zentrum von Tarvisio ist ein Skigebiet und verfügt über einen Bahnhof, dessen Endpunkt die Bahnstrecke Pontebbana ist. Letztere liegt am Fuß des Skigebiets Nassfeld-Pramollo, dem größten Skikarusell Kärntens (Österreich).

Das lokale Raumplanungssystem in Bezug auf das Zentrum erster Stufe Gemona del Friuli und mit der Perspektive der Umfassung des geplanten Zentrums erster Stufe Tarvisio, klassifiziert sich mit knapp 9.700 internen Pendelverkehrsbewegungen innerhalb der Region FJV unter denen mit geringer Beziehungsintensität. Es zeichnet sich für seine vorwiegenden Tauschbeziehungen mit anderen Raumplanungssystemen aus, die insbesondere durch den Verkehr von Gemona in Richtung der Zielorte Osoppo und Udine und durch den Verkehrsfluss im Zusammenhang mit dem Zentrum von Tolmezzo bestimmt sind. Das Zentrum von Gemona gilt außerdem als Attraktionsmittelpunkt der wichtigsten Pendelverkehrsbewegungen gegenüber den Gemeinden des ersten Gürtels. An zweiter Stelle liegen die Beziehungen mit den Landschaften der östlichen Julischen Alpen, die auf das geplante Zentrum von Tarvisio orientiert sind.

### RAUMBEZOGENE, HISTORISCHE UND LANDSCHAFTLICHE KOMPONENTEN

Das lokale Raumplanungssystem 11 ist ein System, das sich von den Julischen Alpen bis zu den Julischen und Karnischen Voralpen einschließlich des Flusses Tagliamento ausdehnt. Hauptort ist Gemona del Friuli, eine auf einem Hügel liegende Stadt mit zahlreichen mittelalterlichen Bauwerken und die sich in einer bereits in der Urgeschichte besiedelten Gegend befindet. Etwas weiter nördlich liegt das Dorf Venzone (dt. Peuscheldorf), das in die Liste der UNESCO aufgenommen wurde und aus dem 12. Jh. stammt. Es liegt in historischer Hinsicht an einer wirtschaftlich wichtigen Stelle und war Knotenpunkt entlang der römischen Via Julia Augusta in Richtung Noricum und später, während dem Mittelalter, in Richtung Deutschland. Der typisch mittelalterliche Ort besitzt noch heute Teil seiner Schutzmauern, dies auch dank einer sorgfältigen Restaurierungsarbeit nach dem Erdbeben im Jahr 1976 durch die philologische Renovierung seiner Monumente und seines gesamten Siedlungsgefüges. Ein weiteres bedeutendes Zentrum seit der Römerzeit ist Tarvisio (auf Deutsch Tarvis), das wie die weiter oben

erwähnten Zentren auch heute noch auf dem Handelsweg liegt, der von Italien nach Österreich und Slowenien führte. Es erzählen vom Durchgang der Menschen zur Römerzeit die römische Kultstätte in Camporosso in Valcanale (dt. Saifnitz), die im Sinne des Gesetzes 1089/1939 unter Denkmalschutz steht, während aus jüngerer Zeit Reste von Artefakten und Gebäuden der alten und stillgelegten Eisenbahnlinie Pontebbana zurückbleiben, die ein interessanter Ausdruck infrastruktureller Archäologie sind. Weitere Monumente in der Nähe von Tarvisio sind: In Fusine im Valromana die Reste der Burg Weißenfeld, (aus dem 15. Jh. und in den folgenden Jahren mehrfach umgestaltet) sowie die Wallfahrtskirche von Monte Lussari. Diese Monumente bereichern die Landschaft des Valcanale, welches außerdem folgende Merkmale aufweist: Eine abwechslungsreiche Landschaft (große Laub- und Nadelwaldflächen, natürliche Gebirgswiesen und Weiden, Wiesen für die Heugewinnung); Bearbeitung der Hangseite von Cave del Predil mit Techniken der Ingenieurbioökologie, als Garantie des Umweltschutzes und zur Förderung der Umweltverträglichkeit der Wiesen von Bartolo: Präsenz von Bodennutzungsformen (Wiesen auf dem Talboden, umringt von ausgedehnten Waldflächen) und Siedlungen (kleine traditionelle Hütten); die Bergseen Raibler See (Predil) und Weißenfelder See (Fusine): Oberirdische Hydrographie mit Seenbildung in einem ausgesprochen interessanten ökologischen und landschaftlichen Kontext. Alte Standorte des Großen Krieges in Malborghetto-Valbruna, Val Saisera und Val Dogna. Von besonderem ökologischem Wert sind außerdem die Landschaften der Valle del Ferro mit: einzigartigen Lebensräumen mit einer üppigen Biodiversität an Tieren und Pflanzen, herrlichen Gipfeln von außerordentlicher Schönheit, Lebensräume auf Mittelgebirgs- und Gebirgsstufe in ausgezeichnetem Erhaltungszustand und interessanten Karsterscheinungen im Naturschutzpark der Julischen Voralpen sowie eine üppige Pflanzenvielfalt (Schwarzkiefer, Mischwald mit Rottanne, Weißtanne und Buche). Ein Ort von besonderem wissenschaftlichem und naturwissenschaftlichem Interesse ist das Raccolanatal (mit Almweiden, Firnfeldern und Gletscherfeldern auf erstaunlich geringer Höhe) und das Hochplateau von Montasio: ein panoramareicher Ort mit ausgedehnten Almweiden, Almhütten und Käseereien. Südlich der soeben erwähnten Orte befindet sich die Musi-Bergkette, die in ihrem Inneren ein besonders homogenes Landschaftsbild aufweist: Der Naturschutzpark der Julischen Voralpen ist von bemerkenswerter ökologischer und landschaftlicher Bedeutung mit natürlichen unter- und oberirdischen Erscheinungen (Karstquellen und Schluchten), üppiger Pflanzenvielfalt (Laub- und Nadelwälder, in denen Schwarzkiefer und Buche vorherrschen), Erhebungen mit durchgehender Kammbildung, die typischen Stavoli (ähnlich wie Tiroler Stadel) in Gnivizza (Sella Canizza), saisonal an die Weidezeit gebundene und gut erhaltene Siedlungen mit traditionellen Originaltypologien. Im südlichsten Teil des lokalen Raumplanungssystems verdienen die Sumpfgebiete von Artegna Aufmerksamkeit, denn sie liegen in einem vollkommen anderen Landschaftskontext gegenüber dem zuvor erwähnten; mit Feuchtgebieten und Landschaftsbildern, die von der typischen prealpinen Landschaft übergeht in die der Moränenhügel bis hin zum Flussgeflecht des Tagliamento.

#### **Positive Merkmale:**

- Guter Fremdenverkehr und weiteres touristisches Entwicklungspotenzial, das an die Aufwertung des vielfältigen Angebots von natürlichen Ressourcen (Regionalpark der Julischen Voralpen) und die Potenzierung der Skilifte gebunden ist.
- Ein extensives Umweltschutzsystem als Garantie des wichtigen Forst- und Landschaftsvermögens.

#### **Negative Merkmale:**

- Extrem niedrige Bevölkerungsdichte (23,2 Einwohner/km<sup>2</sup>) aufgrund fortschreitender Landflucht, demographischer Alterung und Reduzierung der Arbeitskräfte.
- Beschränkte wirtschaftliche und unternehmerische Entwicklung nur im Umkreis der größeren Zentren (Gemona del Friuli und Tarvisio).

#### **11.b – Raumbezogene Komponenten: Infrastrukturelles Netz für Transport und Mobilität**

Ein infrastrukturelles Netz von guter Qualität, ausgezeichnet durch die Anwesenheit der Autobahn A23, der Staatsstraße S.S. 13 und der Eisenbahnlinie Pontebbana, die zur Förderung der Potenzialentwicklung des Zentrums der ersten Stufe Tarvisio beitragen kann.

Das Hauptstraßennetz entfaltet sich auf insgesamt 303,2 km, von denen 65,7 aus Autobahn bestehen und 113,5 aus Verkehrsadern erster Stufe, wie aus dem Regionalplan des Sektors hervorgeht (auf 118,2 km Staats- und Regionalstraßen und 119,3 km Provinzstraßen). Das Gebiet wird von der Autobahn A23 durchquert. Das Netz der ersten Stufe des Sektorenplans besteht aus den Staatsstraßen S.S. 13 und 54 und der Provinzstraße S.P. 110 für

die grenzüberschreitende Verbindung mit Österreich über den Pramollo-Pass. Entwicklungen: Der Sektorenplan sieht die Requalifizierung und Absicherung des Straßenverkehrsnetzes erster Stufe im Gebirge vor.

Was das Eisenbahnnetz betrifft, ist das Land von der Bahnlinie Pontebbana Udine-Tarvisio nur am Endstück der Verbindung zwischen Gemona-Sacile durchquert.

Entwicklungen: Der Sektorenplan sieht die Begradigung der Strecke auf der Höhe des Bahnhofs in Pontebba vor, um diesen dem restlichen Standard der Linie anzugleichen, entlang welcher der europäische Korridor Adria-Baltikum entwickelt werden soll.

CIMR - Gemona: besteht aus integrierten Strukturen in Bezug auf den Austausch zwischen Schienen- und Straßenverkehr.

-Tarvisio: Wie vorgesehen, bestehend aus dem bereits vorhandenen Bahnhof und einer Struktur für den Austausch zwischen Schienen- und Straßenverkehr, die daneben entstehen soll (bereits geplant – Vorentwurf).

RADWEG – Der Radweg FJV\_1 Alpe Adria zur Verbindung zwischen Gemona und Tarvisio wurde fast komplett beendet bis auf die Strecke in der Gemeinde von Moggio Udinese, die noch finanziert werden muss und die Strecke in der Gemeinde von Chiusaforte (dt. Klausen), die sich im Bau befindet.

LOGISTIK – Pontebba: Güterverkehrszentrum, logistische Infrastruktur;

-Tarvisio: verfügt über Güterstation.

ENERGIE-INFRASTRUKTUREN - Pipeline TAL, die bis nach Österreich weiterführt. Außerdem gibt es 3 Gasfernleitungen und Überlandleitungen.

Was die Breitbandabdeckung und die vorgesehenen Realisierungseingriffe für diese Infrastrukturen betrifft, sind durch Regionalkredit finanzierte Eingriffe an der Hauptlinie in Richtung Tarvisio geplant, außerdem andere Strecken im Umkreis von Tarvisio, die zwar schon genehmigt, aber noch nicht zugeteilt worden sind.

#### SPEZIFISCHE ADRESSEN FÜR ÜBERÖRTLICHKEITS-TÄTIGKEITEN:

- Unter der Entwicklungsperspektive des Zentrums der ersten Planungsstufen von Tarvisio steht die Standarderhöhung des Anschlusses dieses Zentrums an das Interessennetz des Raumordnungsplans auch mit Bezugnahme auf die Zugänglichkeit des CIMR (s. Tabelle Tätigkeiten des Raumordnungsplans: 1.2.3);

- Förderung der Implementierung der grenzüberschreitenden Eisenbahn-Dienstleistungen Italien-Österreich, durch strukturelle Entwicklung und Erweiterung der Testerfahrungen mit der Kooperation auf europäischer Ebene (s. Tabelle Tätigkeiten des Raumordnungsplans: 1.2.2).

### **11.c – Umweltkomponenten: ökologisches Umweltnetz**

#### RAUMBEZOGENE NATUR-KOMPONENTEN

- Die vorrangigen Naturgebiete des Jof di Montasio (dt. Montasch) und des Jof Fuart (dt. Wischberg), der Conca di Fusine (dt. Weißenfelder Seen), der Täler Rio Bianco und Malborghetto, der Berge Monte Auernig und Monte Corona, des Trogkofels und des Sella di Lanza (zum Teil), des Alba-Tals, der Seen Minisini und Rivoli Bianchi, des Tals am Mittellauf des Tagliamento (zum Teil);
- Das vorrangige Referenzökosystem der Feuchtgebiete Scichizza, Monte Atomizza und Prati del Bartolo, der Karnischen Alpen, der Julischen Alpen (zum Teil), der Berge San Simeone und Brancot, des Monte Piombada und des Arzino-Tals (zum Teil);
- Das ökologische Netz der Gewässer der Flüsse Tagliamento, Fella, Rio Bartolo, Torrente Slizza, Rio Bianco und der Seen Fusine und Cavazzo;
- Abwechslungsreiche Landschaft (ausgedehnte Nadel- und Laubwälder, Weideland und natürliche Wiesen und Almweiden, angelegte Wiesen zur Heugewinnung);
- Bearbeitung der Hangseite von Cave del Predil mit Techniken der Ingenieurbiologie zum allgemeinen Schutz und zur Garantie der Umweltverträglichkeit;
- Prati del Bartolo: Präsenz von Bodennutzungsformen (Wiesen auf dem Talboden, umringt von ausgedehnten Waldflächen) und Siedlungen (kleine traditionelle Hütten);
- Bergseen Raibler See (Predil) und Weißenfelder See (Fusine): Oberirdische Hydrographie mit Seenbildung in einem ausgesprochen interessanten ökologischen und landschaftlichen Bereich. Vollkommen intakte Lebensräume mit einer reichen Biodiversität und Pflanzen- und Tiervielfalt;
- Panoramareiche Gipfel von einzigartiger, wilder Schönheit, auf Mittelgebirgs- und Gebirgsstufe liegende hervorragend erhaltene Lebensräume mit interessanten Karsterscheinungen wie z. B. Karstquellen im Naturschutzpark der Julischen Voralpen;

- Ein ausgedehntes Wegenetz zu den Siedlungen, außerdem ein historisches und militärisches Wegenetz;
- Artenreiche Pflanzenvielfältigkeit (Schwarzkiefer, Mischwald mit Rottanne, Weißtanne und Buche);
- Raccolanatal: Ein Ort von ausgesprochen hohem wissenschaftlichen und naturwissenschaftlichen Wert (mit Almweiden, Firnfeldern und Gletscherfeldern auf erstaunlich geringer Höhe);
- Hochplateau von Montasio: Ein panoramareicher Ort von hohem naturwissenschaftlichen Wert (mit ausgedehnten Almweiden, Almhütten und Käseereien);
- Der Naturschutzpark der Julischen Voralpen: Von bemerkenswerter ökologischer und landschaftlicher Bedeutung in Bezug auf verschiedene Lebensräume und Biotope mit unter- und oberirdischen Naturerscheinungen (Karstquellen und Bildung von Schluchten)
- Artenreiche Pflanzenvielfältigkeit (Waldflächen mit Nadel- und Laubbäumen, wobei Schwarzkiefer und Buche vorherrschen), abgewechselt durch Felswände an den Südhängen und dichtem, ununterbrochenen Bewuchs an den Nordhängen;
- Erhebungen mit durchgehender Kammbildung;
- Regelmäßig gemähte Wiesen zur Heugewinnung;
- Stavoli di Gnivizza (a Sella Canizza), ein saisonales Siedlungssystem, das an die Beweidung und den saisonalen Ackerbau gebunden war, mit gut erhaltenen traditionellen Holz- und Steinbauten, ähnlich wie die Stadel in Tirol;
- Hohe Biodiversität durch das einzigartige Mikroklima (das durch feuchte und kalte Strömungen aus den Voralpen und dem Einfluss der warmen Strömungen aus der Ebene zustande kommt) mit Deckungsvielfalt und Vielfalt der vorhandenen phlogistischen Verbindungen;
- Landschaftliche Einzigartigkeit (Konvergenz verschiedener Landschaftsbilder: Voralpengebiet, offene Flächen und Moränenhügel);
- Landschaftsvielfalt (Wechsel zwischen Ackerland und Baumwuchs);
- Panoramareiche Gebiete in Richtung der Alpen- und Voralpenkette;
- Erheblicher ökologischer Wert der Karnischen Alpen für ihre geologischen, pflanzlichen und landschaftlichen Eigenschaften;

#### **11.d – Berufende Komponenten**

##### BRANCHENSPEZIFISCHE THEMENKREISE VON RAUMBEZOGENEM INTERESSE

Vorherrschender branchenspezifischer Themenkreis: TOURISTISCHE ATTRAKTIVITÄT: 32%

Bemerkenswerte saisongebundene Beherbergungsfähigkeit im Winter in den Skigebieten von Tarvisio und Sella Nevea, und im Sommer auch in den anderen Gemeinden, die mit Hotelanlagen für den Bergtourismus ausgestattet sind, wie Gemona del Friuli, Malborghetto Valbruna, Pontebba und Venzone. Möglichkeit der Steigerung der Touristennachfrage in den Gemeinden des Parks der Julischen Voralpen durch eine angemessene Werbung für die bemerkenswerten landschaftlichen und ökologischen Schätze dieser Gegend.

Produktivität und Unternehmensdichte: 20 %

Die Lebhaftigkeit des Fremdenverkehrs und die Präsenz in einigen Gemeinden des Industriezweigs der Bauteil- und Thermo-Elektromechanik erlaubt dem System, die höchste Unternehmensdichte der Region und ein Arbeitsangebot zu erreichen, die nur geringfügig unter denen von Udine liegen.

Primäre Ressourcen: 20%

Mäßige Relevanz der landwirtschaftlichen Tätigkeiten und geringe Verteilung der Agrar- und Nahrungsmittelproduktion trotz Anwesenheit von typisch traditionellen Produktionen, die durch die Kreuzung Friauler, Kärntner und Slowenischer Traditionen entstehen und die sich potenziell in interessante Marktlücken einfügen könnten.

Infrastrukturelle Ausstattung und Zugänglichkeit: 24%

Trotz den schwierigen orographischen Merkmalen, wird das Land von der Bahnlinie Udine-Tarvisio und von der Autobahn-Verkehrsachse (A23) durchquert und präsentiert dadurch ein besseres Zugänglichkeitsniveau als die anderer Gebirgssysteme der Region.

Forschung und Innovation: 4%

Die knappe Verteilung technisch innovativer Tätigkeiten hat außerdem eine sehr geringe Produktivität verursacht, die das System auf regionaler Ebene mit an die letzte Stelle setzt.

### **11.e - Umweltbilanz**

#### STRATEGISCHE UMWELTBEWERTUNG

Wir verweisen auf den Umweltbericht

5.3.2 *Die Bewertung der Auswirkungen auf die Überörtlichkeiten*

Lokales Raumplanungssystem 11