



**LEGAMBIENTE FRIULI VENEZIA GIULIA
CIRCOLO di UDINE**

OSSERVAZIONI AL PRGC DI UDINE

**Documento elaborato dal Gruppo di Lavoro sul PRGC di Udine
coordinato da Emilio Gottardo**

novembre 2011

Circolo Legambiente di Udine - Via Brescia, 3 - 33100 Udine - tel 0432 402934 / 389 8066350
udine@legambientefvg.it
www.legambientefvg.it

[Blog PRGC](#)

OSSERVAZIONI AL PRG DI UDINE

1. PREMESSA

Legambiente desidera proporre alcune osservazioni al nuovo PRG di Udine, nello spirito collaborativo che l'ha caratterizzata sin dalla fase di predisposizione del Piano, in virtù del quale ha predisposto, nel novembre 2010, le proprie proposte che furono poi illustrate all'ass. Santoro in un apposito incontro nel mese di dicembre 2010 e successivamente presentate alla Consulta Urbanistica comunale, lo scorso 28 giugno 2011.

Nel proprio documento LA aveva posto alcune questioni strategiche per il futuro della città: l'edificazione e la riduzione di consumo di suolo, il sistema del verde e del blu urbano; la mobilità sostenibile; la questione energetica; la questione dei rifiuti e la questione della salute, della partecipazione e della sicurezza.

Consci che non tutti gli argomenti proposti avessero una diretta presa sul nuovo PRG, avevamo tuttavia cercato di delineare un quadro complessivo di strategie e di tematiche che potessero disegnare gli elementi di riferimento per la città del prossimo ventennio, in linea con le emergenze, quali quelle sopra riportate, che appaiono decisive per affrontare temi quali la sostenibilità, la replicabilità, la vivibilità nella città.

A fronte della proposta di Piano avanzata dall'Amministrazione, particolare attenzione ci è parso di dover dare alle questioni più direttamente correlate alla natura ed agli scopi del Piano stesso, una particolare attenzione che LA ha tradotto nelle osservazioni che seguono; in particolare il consumo di suolo, l'ambiente nella città, inteso come sistema del verde e delle acque che caratterizzano, a scala macro e micro, la città, la mobilità, l'energia e l'housing sociale.

2. CONSIDERAZIONI GENERALI

2.1 CONSUMO DI SUOLO ED EDIFICABILITA'

Pur riconoscendo al nuovo Piano il pregio di aver avviato un'inversione di rotta rispetto al piano precedente e di aver cercato di interpretare alcune nuove "parole d'ordine", quali, ad esempio, la necessità strategica di ridurre il consumo di suolo, tuttavia ci pare che alcune scelte non siano all'altezza della sfida presente, né delle potenzialità concrete, insite in un nuovo Piano, che consentono all'amministrazione di rivedere fortemente le destinazioni d'uso del territorio.

Ci si riferisce al fatto che il nuovo Piano stenta a prendere atto che i ritmi di crescita della città sono ormai molto lenti, in termini demografici, e che la crisi economica attuale non consente di prevedere, se mai fossero auspicabili, ampliamenti edificatori quali quelli cui abbiamo assistito in questi anni (frutto anche di una pericolosa bolla immobiliare) e quelli tuttora previsti dal nuovo Piano.

Infatti, pur in presenza di una quasi assoluta stagnazione demografica (l'aumento di popolazione è praticamente uguale a 0), il Piano prevede un incremento di 16.000 abitanti su cui va a calibrare la capacità insediativa teorica residenziale, prevedendo, e programmando, un incremento di oltre 50.000 stanze per nuovi 12.000 alloggi; e tutto ciò a fronte di circa 4.000 alloggi non occupati già attualmente esistenti.

Il fatto che l'incremento di alloggi non faccia fronte ad un incremento demografico, ma ad una riduzione di abitanti/famiglia che, a parità di abitanti, aumenta il numero di nuclei familiari e quindi il fabbisogno di alloggi, appare comunque contestabile come approccio: di fronte a questa previsione, il Piano potrebbe spingere su coabitazione e altre residenze simili; si dovrebbe valutare ed analizzare per chi servono le case: ad esempio per anziani servono case/strutture di un certo tipo, per studenti altre caratteristiche, per singles, separati, separati con figli altre esigenze ecc.

Per far fronte a tale presunto incremento demografico, il Piano prevede (e programma) un consistente incremento di occupazione di suolo, ripartito in 530.000 mq di residenza (Zone A, B e C), in 190.000 mq di Zone H commerciali e in 130.000 mq di Zone D produttive, oltre a 360.000 mq di nuova ZIU per un totale di 1.210.000 mq di nuovi insediamenti.

Tali valore raggiunge oltre il 2% della superficie territoriale comunale e va ad aggiungersi all'oltre 50% di territorio già occupato incrementando quel processo senza fine e di difficile ritorno di occupazione e consumo di suolo che oggi sta diventando uno dei temi fondamentali ed una delle sfide principali per la programmazione urbanistica (gli eventi della Lunigiana e di Genova di questi giorni ne sono l'ultima, tragica riprova).

E' proprio per tale motivo che occorre assumere comportamenti coerenti nelle scelte di Piano, limitando al massimo il consumo di suolo ed adottando opportuni strumenti specifici per la conservazione ed il recupero delle aree (per es.: se l'intervento edilizio è richiesto su un'area libera, devono essere garantite tecniche e materiali a impatto zero per l'intero ciclo di vita (life cycle assessment – LCA), compresa la demolizione e il ripristino dell'area)

E' ben vero che le aree interessate da tali ampliamenti urbanistici non sono tutte aree "vergini", cioè prive di edifici o di urbanizzazione; ma è tuttavia vero che il processo di edificazione continuerà anche a scapito di ampie zone ancora oggi non edificate, pur in presenza di fattori che non lo rendono necessario, né auspicabile!

2.2 L'AMBIENTE NELLA CITTA', ovvero IL SISTEMA DEL VERDE E DEL BLU

Il progetto di piano enfatizza l'aspetto della costruzione di un sistema di verde pubblico e privato connesso al sistema delle rogge che vada a costituire una rete in grado di innervare tutti i quartieri della città mettendo in connessione i due elementi portanti costituiti dai parchi comunali del Cormor e del Torre.

Nella realtà tale rete risulta più disegnata che reale e alle volte si appoggia su viali alberati che per quanto gradevoli e utili sono essenzialmente delle grandi vie di comunicazione più che delle arterie verdi.

L'attuazione delle connessioni tra il verde già esistente è demandata al meccanismo delle schede-norma dove sono previste e schematizzate le nuove aree verdi la cui attuazione è incerta e potrà essere anche sporadica così da inficiare il progetto di una rete del verde realmente continua. Il piano non affronta invece il tema del verde attraverso meccanismi più coraggiosi come quelli della perequazione, della premialità e della compensazione che avrebbero potuto assicurare una maggior capacità operativa da parte dell'Amministrazione per riqualificare parti importanti della città attraverso dotazioni di verde lineare e concentrato significative.

Anche il fatto che i due parchi comunali siano rimasti congelati nei vigenti progetti di parco e quindi non coinvolti in processi trasformativi più complessi come aree di compensazione rende la strategia del verde e del blu urbano poco incisiva in un momento in cui invece la richiesta, l'utilizzo e anche il valore economico indotto dal verde urbano è in continua crescita.

2.3 MOBILITÀ E TRAFFICO E SOSTA

2.3.1 Viabilità

Le valutazioni relative alla mobilità sono da considerarsi su i due livelli contenuti nel presente PRGC - Piano Struttura e Piano operativo - e in relazione al PUM (Piano Urbano della Mobilità), in corso di approvazione.

In particolare si sono presi in considerazione i temi della funzionalità della rete in rapporto alle ipotesi edificatorie previste puntualmente dalle schede norma negli ambiti urbani, considerando la ricaduta che queste ultime hanno sull'assetto viario e analizzando il rapporto che sussiste tra la destinazione a verde-pedonale-ciclabile e le aree di sosta.

Nella Relazione Generale del PRGC il richiamo al PUM è esplicito, ma da una analisi dei due Piani emergono chiare difformità di progetto in merito alle ipotesi di nuova viabilità e di parziale integrazione con la viabilità esistente; in particolare non vi è menzione né riscontro, sia nel piano struttura che in quello operativo, di alcuni nodi urbani proposti nel PUM come ad esempio il collegamento tra via Bariglaria e via Monte Grappa e l'ambito posto a sud della linea ferroviaria Udine - Venezia. Inoltre in merito alle linee tranviarie di progetto previste dal PUM non vi è nessun riscontro, nemmeno nella relazione generale.

Date queste brevi premesse ci si chiede quale relazione sussista tra i due Piani e a quale dei due si dovrà fare riferimento in merito alla progettualità futura.

Emerge inoltre che alcune ipotesi previste nel Piano Struttura non trovano riscontro nel Piano Operativo manifestando in alcuni casi una mancanza di chiarezza che quanto proposto nel piano struttura venga poi realmente ripreso nel piano operativo. Si presume un cambiamento di volontà progettuale, nel senso che non emerge quali siano le concrete volontà del pianificatore e non risulta chiaro quali debbano considerarsi indicazioni di massima e quali da rendere operative con il medesimo piano, con la conseguente mancanza di chiarezza nella lettura delle tavole che trattano lo stesso argomento.

Durante la fase preliminare di formazione del Piano, che ha visto la partecipazione di numerose figure e associazioni per la sua migliore stesura, è emersa la richiesta di un'attenta pianificazione che ponesse come prioritaria la salvaguardia del territorio, la qualità e la salubrità nel suo insieme.

Fondamentale quindi la progettazione viaria che implica in primis l'immediato riscontro sulla qualità della vita di ogni cittadino.

Tuttavia, come accennato, da una prima lettura manca la volontà di osare nei confronti di scelte che portino ad un'effettiva riduzione dei consumi energetici, tenuto conto che il Comune di Udine ha sottoscritto il "Patto dei Sindaci" che prevede il raggiungimento dell'obiettivo 20/20/20.

Per il raggiungimento di questo obiettivo è indispensabile che la mobilità pedonale, ciclabile e quella collettiva (come bike-car sharing posti sia all'esterno del ring che a ridosso di parcheggi scambiatori), mezzi pubblici, taxi collettivi, sia potenziata a scapito di quella privata con l'inserimento, ad esempio, di nuove ZTL e di corsie preferenziali, sottraendo suolo ai parcheggi privati, disincentivando così l'immissione di veicoli privati soprattutto all'interno del Ring. Tale progettualità deve necessariamente essere coordinata ed integrata con il Piano Urbano della Mobilità.

In questo contesto quindi va ad inserirsi il concetto di strada che deve essere restituita alla sua funzione prioritaria perdendo la sua attuale connotazione di mero spazio dedicato al passaggio o alla sosta dei veicoli. Gli spazi pubblici quali strade e piazze, almeno all'interno del Ring, se non prevalentemente dedicati alle automobili, possono riformulare un'ipotesi di aggregazione cittadina. La restituzione ai cittadini di piazza XX settembre ne è un esempio evidente.

Evidenziamo come favorevole la volontà di non ampliare in modo consistente la maglia viaria portante esistente con la conseguenza positiva di non immettere ulteriori mezzi nel territorio comunale.

È chiara la volontà del pianificatore di ricucire la rete esistente ma, per contro, si deve sottolineare anche l'assenza di una strategia volta a liberare il ring dal carico veicolare privato.

Con le osservazioni specifiche che vengono successivamente proposte, si propone una riformulazione dei nodi viari esistenti e una ristrutturazione della viabilità attraverso nuove previsioni di destinazione d'uso come già previsto dal PUM (con l'inserimento di vincoli espliciti all'interno del Piano Operativo) ripensando la viabilità radiale che converge verso il Ring e il Ring stesso con il fine di alleggerire la viabilità limitando quanto più possibile gli attraversamenti all'interno del centro storico dando a quest'ultimo una nuova fruibilità.

Alcuni tratti viari esistenti ad alta capacità, ma sottoutilizzati, potrebbero essere messi in relazione con il resto della rete urbana principale (ad esempio: a Ovest viale dello Sport e via Marzuttini permettono di bypassare il ring raggiungendo viale Venezia per agganciare la viabilità a sud del ring sia sotto che sopra la linea ferroviaria) per dare la possibilità di indirizzare il traffico verso itinerari alternativi al sovrautilizzato ring.

2.3.2 Sosta e parcheggi

Da quanto espresso nella relazione sul dimensionamento, le aree esistenti destinate alla sosta sono circa 480.000 mq. mentre quelle previste in ampliamento sono pari a 370.000 mq.

Tenendo conto che l'incremento demografico previsto non risulta particolarmente significativo ci si chiede quale sia la motivazione che porta il pianificatore alla previsione di un così alto numero di parcheggi da realizzare nell'ambito urbano.

E' evidente che un aumento dell'offerta di posti auto incrementa inevitabilmente anche il numero di veicoli privati che si immettono nel tessuto urbano con conseguente e inevitabile disattesa del già citato obiettivo della riduzione dei consumi e di riduzione delle emissioni.

In generale si evince che le aree destinate a parcheggi pubblici sono sovrabbondanti soprattutto in area extra-ring. Tali aree potrebbero essere convertite in aree verdi.

Le schede norma non danno indicazioni precise per quanto riguarda i parametri urbanistici, ma si limitano a definire genericamente il dimensionamento, ovvero "in rapporto alla destinazione". Si chiede che venga esplicitato con maggior definizione tale parametro e che venga messo in relazione al parametro relativo all'area da destinare a "verde pubblico".

All'interno del Ring si riscontra che le aree destinate ai parcheggi privati (P Priv) sono in numero consistente e pertanto sovradimensionate soprattutto tenendo conto della effettiva richiesta di posti auto da abbinare alle unità immobiliari che non possiedono posto auto o a quelle di nuova realizzazione.

La considerevole presenza di parcheggi privati incrementerà, all'interno del ring, l'ingresso di veicoli privati con conseguente incremento di emissioni. Si ribadisce l'incongruenza con le intenzioni manifestate nella Relazione Generale del Piano.

Inoltre è necessario porre un'attenzione particolare nei confronti dell'ambito sensibile che insiste sull'area di piazza primo maggio.

S'impone una premessa: nelle Norme di attuazione le indicazioni previste per gli ambiti sensibili sono alquanto vaghe e generiche, non solo, per quanto concerne l'area 1° maggio non c'è alcuna previsione di parcheggi ove in altre circostanze questi ultimi sono stati identificati con grande precisione. Ci si chiede pertanto se i parcheggi a raso esistenti, nella prospettiva di piano, saranno eliminati.

Dal momento che si presume sia improbabile la sua dismissione ad area dedicata a parcheggi si avanzano alcune valutazioni.

Non si può non considerare che la realizzazione del parcheggio in struttura di piazza primo maggio si colloca, all'interno delle strategie progettuali urbanistiche della città di Udine, come uno strumento "importante" per la soluzione in merito alla mobilità cittadina, ma questo va visto nella logica di una riprogettazione di più ampio respiro. Nel bilancio complessivo della domanda e offerta di suolo pubblico destinato a parcheggi **si chiede**, quando il parcheggio 1° Maggio sarà definitivamente operativo, **che vengano eliminati gli stalli a raso ed integralmente sostituiti con l'utilizzo di quelli in struttura**.

Si ritiene importante sottolineare che il numero degli stalli a raso a pagamento risulta, nello stato di fatto, particolarmente elevato (circa 3900, fonte sito web SSM spa) e che il numero dei posti nei parcheggi in struttura, tutti interni al Ring, ammonta ad un totale di 2.146 posti auto, a cui si aggiungeranno i 473 posti della nuova struttura prevista in Piazza 1° maggio (tot. 2.619 posti auto).

Si chiede un ripensamento in merito all'effettiva domanda di sosta nell'area interna al Ring riprogettando l'allocazione dei parcheggi a raso e incentivando l'offerta di parcheggi in struttura, sì da ridurre la presenza dei mezzi nelle strade che potranno così diventare uno spazio esclusivo per la mobilità integrata, offrendo la possibilità di collocare piste ciclabili sicure e progettate in modo tale da non confliggere con i veicoli a motore.

Sebbene si sia consapevoli che tali proposte entrino nel dettaglio per quanto concerne un PRGC, si ritiene che debbano comunque essere prese in considerazione.

Si propone:

che nell'area di piazza 1° maggio vengano eliminati i parcheggi a raso a pagamento creando invece un'area dedicata a servizio delle scuole e delle strutture pubbliche (ad es. genio militare che attualmente ha già la sua area riservata) che fronteggiano la piazza, mentre quelli che attualmente non sono a pagamento rientrino nel piano dei parcheggi "blu": il tutto al fine di riportare la piazza alla sua originaria fruizione.

la pedonalizzazione di Piazzetta San Cristoforo,

che in Via Zanon, ben servita dal vicino parcheggio Magrini, vengano eliminati gli stalli di sosta per dare sicurezza ai fruitori della pista ciclabile che potrà avere un percorso protetto.

nell'ipotesi che in futuro ci possa essere la necessità di una ulteriore domanda di posti auto, privilegiare strutture in elevazione piuttosto che strutture interrato o peggio a raso. Le strutture in elevazione hanno il pregio di essere inserite nel contesto urbano attraverso involucri che possono adattarsi alle più svariate tipologie formali ed estetiche ed essere dismesse o riconvertite con minore impatto sull'ambiente.

2.3.3 Mobilità ciclabile e pedonale

Il Piano per coerenza con il PEC deve rendere più attrattivo, sicuro e conveniente anche economicamente l'utilizzo della bicicletta. Perciò si chiede più attenzione e concentrazione attorno alla città a misura d'uomo (e di bicicletta) e non di automobile.

Per un più efficace incentivo alla mobilità ciclo pedonale si chiede un maggior dettaglio progettuale per i percorsi, quali luoghi urbani di socializzazione oltre che di mobilità protetta.

Le caratteristiche canoniche del percorso ciclabile (ma anche dei marciapiedi pedonali) non prendono in considerazione aspetti importanti, quali la protezione da rumore, smog, una percorribilità salutare, piacevole, senza ostacoli (leggi uso improprio di sosta e fermata). Le indicazioni progettuali degli strumenti del Piano devono prevedere tracciati dove possibile non affiancati alle strade veicolari, ovunque possibile prevedere la protezione da sole e pioggia con porticati o alberature; si devono preferire tracciati lungo i corsi d'acqua, entro zone pedonali o a traffico limitato. Le intersezioni a raso tra percorsi ciclo pedonali e percorsi veicolari dovranno mantenere in quota il percorso "debole", rallentando il traffico veicolare e agevolando il ciclista ed il pedone, nonché tutti gli utenti con difficoltà di mobilità. Sarebbe utile (anche se non di competenza del PRGC) mettere negli attraversamenti dei piccoli segnali verticali di precedenza all'utente debole.

Le indicazioni progettuali devono essere una parte importante delle schede norma, pianificando una permeabilità capillare ciclo-pedonale, indipendente dalla viabilità carrabile, integrata tra edifici, servizi, aree verdi, continua oltre i limiti del singolo ambito.

Tra gli aspetti positivi si consideri che la realizzazione dei portici all'interno del tessuto edilizio (nelle schede norma) comporta una sovrapposizione tra percorsi ciclo-pedonali e edifici, occupando meno suolo; questo può essere destinato a verde migliorando il potere drenante del suolo e le ricadute sul microclima.

2.4 ENERGIA E RISPARMIO ENERGETICO

Per affrontare gli aspetti energetici occorre fare riferimento agli obiettivi sottoscritti dal Comune nel 2009 col Patto dei Sindaci: riduzione dei consumi di energia; riduzione delle emissioni di CO₂ e degli altri gas climalteranti; aumento dell'utilizzo di energia da fonte rinnovabile; riduzione dell'uso di combustibili fossili nei trasporti.

Il Piano non affronta direttamente gli aspetti energetici accennati, che, giustamente, sono demandati ad altri specifici strumenti vigenti, in primis al Piano Energetico Comunale (PEC); tuttavia, per coerenza, esso dovrebbe rispettare, se non rimarcare, le disposizioni e le indicazioni vigenti che, oltre che nel PEC, si trovano anche nel Regolamento Energetico, nel Regolamento Edilizio, nelle Linee Guida per l'Edilizia Sostenibile.

Si evidenzia, invece, come dal confronto dei documenti menzionati si riscontrino incongruità e punti critici seppur migliorabili.

Innanzitutto si sottolinea che il quadro dei consumi energetici evidenzia, quali voci significative per consumi e/o emissioni, due ambiti: il primo è rappresentato dal riscaldamento e raffrescamento prodotti dal settore terziario e civile; il secondo è rappresentato dal consumo di combustibili prodotti dai trasporti, entrambi con le relative emissioni in atmosfera.

La riduzione di consumi ed emissioni per il settore dei trasporti si persegue con la riduzione del traffico, con l'aumento del trasporto pubblico e di altre forme di mobilità a basso impatto (bicicletta, mezzi elettrici, tapis roulant, bike-sharing, car-sharing, car-pooling, taxi collettivi, minibus a chiamata ecc.), con la riduzione dell'indice di motorizzazione auto/abitanti (oggi particolarmente alto nella nostra città), con la conversione verso nuovi motori (ibridi, metano, elettrici ecc.). Prevalentemente si tratta di scelte operative di pertinenza del PUM più che del PRGC; ma sicuramente il PRGC dovrebbe adottare scelte più coerenti con il PUM.

Ad esempio, la scelta del Piano di incrementare fortemente i parcheggi pubblici e privati sul territorio favorisce l'uso dell'automobile, quindi l'aumento di emissioni e di consumo energetico in contrasto con uno degli obiettivi più qualificanti del PUM quale la riduzione del traffico veicolare privato.

La riduzione di consumi ed emissioni per il primo ambito (terziario e civile) si persegue con l'uso di tecnologie ed impianti eco-friendly, cioè ricorrendo a soluzioni tecniche ed impiantistiche innovative, largamente disponibili sul mercato e peraltro già previste nel Regolamento Energetico;

tuttavia, questo documento, sebbene ben articolato, non è obbligatorio in tutte le parti, e troppo spesso prevede atti volontari.

Varrebbe la pena approfondire la reale portata del Regolamento Energetico che, se opportunamente coordinato con il PRGC, potrebbe essere più incisivo rispetto agli ambiziosi obiettivi di risparmio e sostituzione che l'Amministrazione si è data; infatti, pur essendo l'applicazione del Regolamento Energetico specificatamente prevista per alcuni tipi di interventi (nuova costruzione, ristrutturazione, ecc), per alcune destinazioni d'uso, con deroghe per una serie di casi (zona A, vincoli di tutela artistica, paesaggistica, storica, eccetera), troppo spesso si prevedono deroghe (ad esempio "...è obbligatorio integrare gli impianti con un impianto di produzione di energia termica e/o elettrica da fonti rinnovabili, salvo provati impedimenti di natura tecnica") che ne rendono aleatoria l'efficacia.

2.5 IL COHOUSING E L' HOUSING SOCIALE

Il cohousing, l'housing sociale, il coworking, così come la piccola gestione e manutenzione del verde pubblico, la cura di orti urbani (che vanno esplicitamente individuati nel PRGC), o degli spazi sportivi, sono esperienze collettive da promuovere sia per gli aspetti economici degli interventi, sia per il potere di identificazione, partecipazione e socializzazione delle persone.

Se da una parte la valorizzazione del tessuto insediativo esistente rafforza l'identità dei quartieri, dall'altra ribaltare la logica del "spetta al Comune prendersi cura di tutto", per consegnare anche ai cittadini parti della costruzione e garanzia della propria ed altrui sicurezza, rende sicuramente più sicura la città stessa. Conoscere il proprio territorio, attraverso la sua analisi e lettura, stimola di per sé la ricerca di soluzioni per il suo miglioramento, manutenzione e conservazione.

Ciò premesso, si rileva che nel PRG si parla di housing sociale in situazioni limitate e solo in previsione di nuovi insediamenti, ma non si parla di cohousing, di coworking e di gruppo di acquisto edilizio; inoltre se si considera che il PRG ha tra i suoi obiettivi la riduzione del consumo di suolo, il miglioramento dell'ambiente di vita, il superamento dei meccanismi di lottizzazione speculativa oltre all'incentivazione della partecipazione dei cittadini alle scelte urbane e che gli spazi privati in cui si abita e si lavora sono in rapporto con la qualità urbana in generale e con i servizi pubblici locali in particolare e che gli spazi privati di tipo non tradizionale possono contribuire alla trasformazione dell'ambiente di vita (trasformazione ambientale e relazionale), sarebbe utile che esso non si limiti a previsioni marginali di housing sociale, ma ponesse linee guida e/o regole urbanistiche e/o diventasse soggetto catalizzante tra il pubblico (ATER in primis) e il privato sociale intorno a possibili progetti di housing sociale e che preveda meccanismi attuativi (linee guida politiche e/o regole urbanistiche) che supportino e favoriscano forme di auto-organizzazione dei cittadini in tema di "modelli abitativi e lavorativi non tradizionali di condivisione degli spazi" quali: cohousing, coworking, gruppi di acquisto edilizio.

Ove ciò non fosse possibile, sarebbe qualificante che, quanto meno, il PRG espliciti dunque la scelta di favorire il cohousing, il coworking, i gruppi di acquisto edilizio e li incentivi creando uno sportello informativo ad hoc dove si possa studiare le possibilità offerte dalla normativa esistente; si ragioni sul rapporto tra domanda e offerta, non solo di spazi, ma anche di progetti immateriali, sia abitativi che lavorativi; si rifletta sul rapporto tra la pianificazione urbanistica e l'organizzazione della domanda di spazi non tradizionali per la casa e il lavoro, con la comunità scientifica degli architetti, degli urbanisti e dei sociologi urbani; si individuino possibili sistemi di finanziamento (ad es. fondi di rotazione, project financing, ecc.)

Inoltre, e in ogni caso, si suggerisce di favorire l'housing sociale, il cohousing, il coworking e i gruppi d'acquisto edilizio non solo per progetti di nuova urbanizzazione, ma anche nelle situazioni di valorizzazione/riqualificazione di edifici non più utilizzati.

Si fa presente che il cohousing è stato bene o male recepito a livello di programmazione politica e tecnica in molte città italiane e anche a livello di pianificazione sovra-locale.

Rispetto ai gruppi d'acquisto edilizio (e al coworking) è invece molto meno diretto il rapporto con gli strumenti di governo della città e del territorio. Tuttavia un rapporto esiste: ad Aosta si sono fatti parcheggi privati nel centro storico con il meccanismo del gruppo d'acquisto edilizio; nel nord Europa, a Friburgo, è stato costituito addirittura un gruppo d'acquisto per fare una città intera!

3. OSSERVAZIONI

3.1 OSSERVAZIONI GENERALI

001

Si osserva che in molte schede norma si afferma: “La zona si attua ... previa verifica della sostenibilità urbanistica...”.

Si chiede che il Piano precisi cosa si intende per sostenibilità urbanistica e, conseguentemente, si precisi cosa succede se tale sostenibilità non fosse previamente e positivamente verificata.

3.2 OSSERVAZIONI SPECIFICHE IN TEMA DI CONSUMO DI SUOLO

3.2.1 ZONE A

001 A3 v. Cussignacco (park ACU)

La realizzazione di un parcheggio privato in pieno centro contrasta con tutte le affermazioni e volontà di praticare una nuova mobilità e di contrastare l'uso del mezzo privato. In aggiunta, non pare che vi sia alcuna previsione di cessione al comune di parti del nuovo parcheggio, come previsto per tutti gli altri ambiti, né che vi sia alcun coordinamento tariffario o gestionale con la SSM.

Si chiede la revisione delle previsioni di parcheggio finalizzata ad evitare ulteriori contenitori di auto ed attrattori di traffico in Centro Storico.

002 A9 v. Tomadini

La previsione è condivisibile a condizione che l'uso del parcheggio sia, nella convenzione che regolerà i rapporti tra Università e Amministrazione comunale, esplicitamente riservato solo all'Università di Udine e che i posti riservati alle biciclette siano aumentati (min 50)

3.2.2 ZONE B

001 B 02 v. Politi

Si chiede di modificare la frase: “La aree destinate a parcheggio pubblico o ad uso pubblico diverse da quella indicata nella parte grafica della scheda potranno essere ricavate al piano interrato o a raso.” con la frase: “Le aree destinate a parcheggio pubblico o ad uso pubblico diverse da quella indicata nella parte grafica della scheda saranno ricavate al piano interrato e la relativa copertura sarà destinata a verde pubblico secondo le indicazioni realizzative concordate con l'AC.”

002 B 03 v. Cavour UPIM

Analogamente a quanto osservato per la scheda norma A3 v. Cussignacco, si chiede che non vengano previsti “ulteriori piani di parcheggio interrato rispetto agli esistenti” e di riportare l'altezza massima a quelle limitrofe esistenti (palazzo ex Longega e casa Cavazzini), riducendo di conseguenza la volumetria ammessa.

Inoltre, si chiede di prevedere un miglior inserimento del progetto in un ambito più aperto e complesso e di ricomprendere le relazioni spaziali e funzionali, ampliando la scheda norma o integrandola con un ambito sensibile, che includa palazzo d'Aronco e Loggia del Lionello, a ovest, i giardini e Palazzo Morpurgo, Museo Casa Cavazzini e Piazza Duomo verso est.

003 S 01 p.za Cadorna ex VVF

Si rileva l'assenza di destinazione specifica per un ambito che è oggetto di discussione da molti anni e per il quale, stante la sua posizione strategica e la sua dimensione non indifferente, l'AC dovrebbe aver maturato una destinazione d'uso precisa e congruente con il contesto. Quanto ivi proposto non pare soddisfacente rispetto ad aspettative e destinazioni d'uso che dovrebbero

essere state ampiamente maturate dall'Amministrazione e tradotte in una proposta urbanistica meno generica e sfumata.

Inoltre, la superficie destinata a verde appare estremamente ridotta rispetto alle potenzialità dell'area.

Si chiede di rivedere le disposizioni della scheda conformandola a quanto osservato.

004 S 02 v. S. Valentino – Istituto Renati

Modificare la previsione di parcheggi sotterranei di cui alla lett. f della scheda (...f) Realizzazione e cessione all'Amministrazione comunale del parcheggio pubblico come previsto nello schema realizzativo allegato, consistente degli spazi di sosta a raso ed eventualmente, qualora ritenuti opportuni in rapporto alle modalità costruttive e gestionali derivanti dallo specifico progetto attuativo, di uno o due piani interrati.) prevedendo la realizzazione di parcheggi sotterranei con realizzazione di un'area verde, collegata funzionalmente a quelle del Teatro, in corrispondenza del relativo sedime.

Inoltre, si chiede di ridurre la volumetria prevista, riducendo l'altezza consentita e rapportandola a quella dei fabbricati dell'Istituto posti su v. Tomadini.

Si chiede di conformare le disposizioni della scheda a quanto osservato.

005 B 07 v. Dormisch

Si propone di trasformare l'area parcheggio in area verde.

L'ultimo comma della scheda norma va così sostituito: "La convenzione dovrà prevedere la realizzazione di un'area a verde di quartiere e di un percorso di collegamento pedonale tra via Dormisch e la zona Ssp per attrezzature sportive e spettacoli all'aperto, secondo le indicazioni della parte grafica della scheda e la loro cessione, a titolo gratuito, all'Amministrazione comunale.". Modificare di conseguenza le indicazioni grafiche della scheda.

006 B 08 v. Lecco

Si propone la restituzione dell'intero comparto, comprese le limitrofe aree C2 non ancora edificate, a Zona agricola E6 per consentire e migliorare la permeabilità e continuità degli ambienti para naturali e rurali esistenti.

007 B 09 v. Galilei

Per migliorare la presenza di corridoi biologici, si chiede di prevedere che parte dell'area sia destinata a verde di quartiere e che vi sia continuità tipologica con quanto osservato alla Scheda C 28 v. Quarto.

3.2.3 ZONE C

001 C1 v. Uccellis

Si premette che occorre chiarire meglio nella scheda cosa sono gli spazi di socializzazione previsti (Piazza aperta e chiusa). In sé la proposta appare accettabile, salvo chiarire che tipo di edificazione verrà attuata stante un così elevato It (2 mc/mq); si chiede di prendere in considerazione la riduzione dell'indice al minimo consentito (1,5).

Si chiede, comunque, stante la natura "sociale" degli insediamenti previsti, di abbassare l'altezza massima per realizzare qualcosa di più permeabile tra i comparti di v. Uccellis e v. Diaz e il parco (max 12 m/4 piani).

Inoltre, si chiede di aumentare esplicitamente la previsione di verde di quartiere nell'area, di collegarlo con il parco della Rimembranza realizzando un interrimento parziale della v. Diaz o un sovrappasso pedonale.

002 C 02 v. Cividina

Si chiede di garantire in convenzione, la continuità con alberature con le aree Verde e Parcheggio già esistenti per migliorare la qualità dell'insieme del comparto locale.

003 C3 v. Veneto e C4 v. Belluno

Si chiede di restituire a destinazione agricola (E5 o E6) per la funzione di connettivo con il circostante territorio non edificato e per migliorare nel tempo la penetrazione di elementi naturali nell'edificato del borgo.

004 C6 v. Toscana

La previsione di area verde va riportata almeno alla superficie prevista dall'attuale PRG, allargandola, cioè, fino all'allineamento della prevista prosecuzione di v. Toscana, eliminando i parcheggi pubblici previsti a Nord in quanto non necessari rispetto al volume di traffico della zona.

005 C 07 v. M.te Nevoso

Non si ravvede la necessità per l'area in oggetto di un'edificazione di aree in attualità di coltivazione. Si chiede che tutto l'ambito venga trasformato in Zona E7, come le aree limitrofe a est.

006 C 08 v. Zannini

Si chiede di ridestinare tutta l'area a zona agricola E7 in continuità con l'area adiacente posta a Ovest.

007 C 09 v. Monte Grappa

Si chiede di prevedere la viabilità ciclabile, non necessariamente a fianco di quella veicolare, per raccordarsi con Sud (Peep Est) e Nord (v. Gorizia – v. Vat).

008 C 10 v. Tagliamento

Si chiede di allargare l'area a verde a Nord, lungo la roggia in sostituzione del parcheggio e fino a raccordarsi con le alberature previste su v. Tagliamento a est.

009 C 12 v. della Valle

Pur apprezzando il passaggio da zona BO si-1 a Zona C, e la conseguente riduzione di volumetria edificabile, si rileva la scarsità di verde pubblico del comparto rispetto ai parcheggi previsti che appaiono sovrabbondanti rispetto alle esigenze della zona.

Si chiede la sostituzione del parcheggio più a Nord con un'area V di pari superficie. Inoltre va prescritta l'installazione obbligatoria di impianti solari e fotovoltaici sugli edifici in caso di interventi di tipo conservativo e su tutti i nuovi edifici. Infine, non si capisce cosa sono le autorimesse semi interrate di cui si prevede la realizzazione.

010 C 13 v. Di Giusto

L'area conserva un suo valore agricolo essendo in attualità di coltivazione; per la generale necessità di limitare il consumo di suolo, si ritiene opportuno restituire l'area a Zona agricola E8. Analoga proposta viene avanzata per le schede C 14, C15, C16, C22, C23, C26, H2-03 e H2-04.

In subordine, va affrontato un generale ripensamento del Quartiere Aurora (PEEP Est) a partire da un piano (sperimentale) fortemente caratterizzato da sostenibilità ambientale ed autonomia energetica, prevedendo una riorganizzazione delle infrastrutture e degli spazi pubblici per favorire il trasporto pubblico, il cohousing, esperienze comuni di organizzazione degli spazi edificabili (riqualificazione degli spazi ATER, della viabilità di v.le Forze Armate con la realizzazione di piste ciclabili. Si tratta di anticipare, nel nuovo strumento urbanistico, i metodi e i contenuti che si andranno a definire nel Piano Integrato di Sviluppo Urbano Sostenibile (PISUS), che sia un vero piano della sostenibilità e del risparmio di suolo e non un piano di riorganizzazione commerciale, che il Comune intende presentare. A tal fine, la destinazione temporanea a zona agricola E8, potrebbe consentire di affrontare il tempo necessario alla definizione del nuovo Piano senza traumatismi edificatori nelle aree considerate (no consumo di suolo).

011 C 17 v. Risano

Stante l'ancora marcato assetto rurale della zona e stante la presenza a confine del comparto individuato dalla Scheda di un'area E7, si chiede la restituzione a tale destinazione di tutto il comparto di Scheda.

012 C 18 v. Lombardia

Stante l'assetto locale ad ampia tessitura, si ritiene importante conservarla attraverso il raddoppio a Est della superficie dell'area verde prevista a Ovest.

013 C 19 v. Mantova Sud

Pur apprezzando il passaggio del comparto dalla Zona B dell'attuale Piano alla Zona C, si ritiene che, stante l'ancora marcato assetto rurale della zona, sia opportuna la restituzione a destinazione E8 di tutto il comparto di Scheda.

014 C 20 v. Mantova Nord

Stante l'ancora marcato assetto rurale della zona e l'attuale destinazione a Verde prevista dal PRG vigente, si propone di mantenere l'attuale destinazione a verde o, in subordine, di trasformare la zona in E8.

015 C 21 v. Cotonificio

L'attuale destinazione a parcheggio consente di immaginare la trasformazione di tale destinazione a Verde pubblico, almeno su una metà del comparto, eliminando ogni altra previsione edificatoria, per collegarla, tramite la roggia, all'area verde (giardino pubblico) di v. Colugna (ex vivaio Giorgini) e farne un grande polmone verde in quella parte di città.

016 C 24 Ambito Piccole Bertoli

Stanti gli le ampie superfici a disposizione della proprietà e la necessità di realizzare un contesto di qualità abitativa, si chiede di diminuire l'indice di utilizzazione (da 0,70 a 0,55 mc/mq) ed aumentare contestualmente gli spazi verdi. Diminuire la Hmax in relazione alle altezze dell'edificato circostante.

017 C 25 v. della Roggia

Si chiede di ridurre l'altezza massima onde evitare l'effetto sovrastante del nuovo edificio rispetto agli edifici limitrofi (Hmax proposta = 15m).

018 C 27 v. Emilia – 2° lotto

Si chiede di riportare l'intera area a zona agricola E6, come già sono le aree limitrofe, per evitare l'allargamento della città, come già sta avvenendo con la lottizzazione "Emilia 1° lotto" e per non snaturare il borgo di Beivars per il quale va pensato un piano di riqualificazione; si ritiene importante eliminare la previsione d'ambito anche per contrastare l'urbanizzazione e la possibile saturazione dell'area compresa tra le vie Emilia – d'Attimis e Bariglaria.

019 C 28 v. Quarto

Al fine di rendere credibile la previsione strutturale di connettivi verdi periferia-centro scarsamente programmati nel piano attuativo, si chiede di mantenere le attuali destinazioni E6, Ver e S.VQ.p.

020 C 30 v. Monzambano

Si chiede di trasformare la porzione a est dell'ambito in Zona E6 in analogia alle aree limitrofe e quindi tutta la metà orientale dell'ambito va trasformata in E6.

021 C 31 v. Cormor Basso

Stante la condizione di assenza di una cortina di edifici sul fronte strada che costituiscono un continuum edificato e la necessità strategica, prevista dalle direttive di Piano, di conservare le prospettive e gli spazi aperti, stante la prossimità del Parco del Cormor che nella zona è particolarmente compresso tra aree edificate, edificabili e commerciali, esistenti e previste, si chiede la trasformazione dell'ambito in ZONA E7 di rispetto.

022 C 32 P.A.C. dei Rizzi

Si ritiene importante eliminare la previsione d'ambito, mantenendo l'attuale destinazione urbanistica, anche per contrastare l'urbanizzazione e la possibile saturazione dell'area stante la possibile espansione dell'ambito universitario.

3.2.4 ZONE D

001 D2/01 v. Rizzolo

Si propone di ridurre l'ambito di metà, restituendo la parte Nord, dal primo P in su, e la parte Sud, dove è previsto V e S, in Zona E7, in analogia alla previsione azzonativa limitrofa a Nord Ovest. In sostanza, si tratta di dare la giusta destinazione urbanistica alla sola area in cui è prevista la realizzazione della ricicleria.

002 D2/02 v.le Palmanova

Si propone la trasformazione dell'intero ambito a zona E6 in quanto non si vede alcuna possibilità per il comparto di essere trasformato in zona Produttiva dal momento che le aree retrostanti sono già state urbanizzate da tempo, ma mai insediate.

3.2.5 ZONE H

001 H2/01 v. Bassi (ex Dormisch)

La scheda prevede la demolizione di una parte di edificio per realizzare un parcheggio pubblico a raso, in linea con la tendenza di potenziamento dei parcheggi e, tuttavia, in contrasto con gli obiettivi della relazione generale che dichiara una grande attenzione agli aspetti ambientali, di risparmio energetico e di promozione della mobilità a minore impatto.

Si osserva che l'ambito va studiato e risolto in relazione al verde esistente e a quello che si creerà in v. Micesio (residenza ai Faggi ed area ex Basevi) evitando la creazione di nuovi parcheggi; va valorizzata la roggia (sponde e passaggi ciclopedonali sia su v. Bassi che su v. Micesio) e realizzata un'area verde su parte dell'area.

In ogni caso va diminuita la Hmax: da 20 a 12 m in linea con quella prevista per tutte le Zone H.

Si chiede di non vincolare a parcheggio a raso una parte dell'area e si propone eventualmente di stabilire uno standard per il dimensionamento dei parcheggi, riservandosi di valutarne e concordarne la realizzazione in una fase successiva per mezzo di un progetto di massima.

Data la posizione sul ring urbano e la vicinanza del polo scolastico e della struttura culturale e sportiva del Palamostre, nonché della residenza ai Faggi di v. Micesio e dell'area ex Basevi, l'area è da considerarsi strategica per permeabilità tra le strutture citate e il centro città.

002 H2/03 e H2/04 v.le Forze Armate Ovest ed Est

Assieme agli ambiti C15, C16, C22, C23 e C 26 occorre procedere ad una revisione del Piano PEEP Aurora finalizzata alla rilettura degli obiettivi strategici dell'intera area con particolare riferimento alla riqualificazione degli spazi ATER e della sostenibilità/autonomia energetica, della socializzazione (spazi comuni per funzioni comuni, trasporti interni, aree a traffico vietato, piste ciclabili).

In ogni caso l'area è già sufficientemente dotata di standard commerciali e residenziali e di servizi vari. Occorre quindi puntare su una riqualificazione "moderna" del quartiere che traguardi ad obiettivi di sostenibilità anche con progetti sperimentali (v. PISUS).

003 H2/05 v. Galliano

Stante l'abbondante presenza di aree H esistente nel quadrante interessato dall'ambito, si chiede la trasformazione dell'intero ambito in zona E7 in analogia a quanto previsto dal nuovo PRGC a sud della ferrovia; in subordine, se ne raccomanda la trasformazione in area verde di quartiere stante la carenza di tali destinazioni nel quadrante interessato. Tale ipotesi concretizzerebbe l'idea di un significativo corridoio verde di collegamento tra il Cormor ad Ovest e il centro città ad Est.

004 H2/06/08/09/10 v.le Venezia (aree varie)

Per tutte le aree, ridurre la previsione commerciale solo agli edifici esistenti. Sostanzialmente, la previsione d'ambito proposta, può andar bene per gli ambito 06 e 09. Per tutti gli ambiti, ogni nuova edificazione dovrà essere realizzata sul fronte strada (v.le Venezia). Per l'ambito 08, si propone di stralciare la previsione su v. Cormor, a Nord, e restituire la destinazione E7 o E8 o VU.

3.2.6 ZONE P

001 P01 Centro Servizi Scolastici Bertoni

Si propone di trasformare la destinazione d'ambito da P a E8 in allargamento della limitrofa area agricola.

3.2.7 ZONE SPECIALI

001 AT 01 ex SAFAU

Premesso che si tratta di un'area di notevoli dimensioni, che occupa una posizione strategica la cui soluzione porterà senz'altro notevoli ricadute sullo sviluppo di una parte consistente di città, essendo un nodo che potenzialmente può ricucire efficacemente il taglio della linea ferroviaria, si osserva che la soluzione proposta non tiene per nulla conto di quanto è stato a suo tempo elaborato nel progetto della STU e che ogni soluzione per l'ambito in questione deve tener conto di

una progettualità più ampia che lo raccordi, per destinazione e per proporzione, con quanto gli sta o gli starà attorno.

Si osserva che le aree destinate a verde sono poste come cortina a protezione del nuovo intervento.

Si chiede che vengano ridotte, in parte, le potenzialità edificatorie, attraverso la riduzione degli indici (da 2 a 0,7 mc/mq), per consentire la realizzazione di un'area da destinare a "bosco urbano" attraverso un organico intervento di forestazione urbana.

Al fine di assicurarne la stabilità ecologica, il bosco urbano dovrà essere progettato tenendo conto delle tipologie forestali tipiche del distretto pianiziale regionale; si dovrà altresì realizzare una siepe perimetrale con funzioni plurime (paesaggistiche, frangivento, serbatoio di biodiversità). Entrambe le strutture saranno realizzate utilizzando specie arboree ed arbustive appartenenti al quadro fitoclimatico di riferimento.

L'inserimento di una superficie boscata ad elevata naturalità raggiungerà nel tempo uno stato di maggiore stabilità ecologica, rispetto agli altri ecosistemi urbani esistenti. In questo modo, oltre alla riqualificazione ambientale dei terreni interessati - già compromessi dagli insediamenti industriali preesistenti - e alla valorizzazione del paesaggio, tutto l'ecosistema urbano ne trarrà vantaggio.

Per meglio ottenere i benefici previsti, si consiglia di posizionarlo a Est del lotto rendendolo raggiungibile mediante attraversamenti ciclo-pedonali. Pertanto il previsto sottopasso da destinare al passaggio dei veicoli non risulta più necessario e l'accesso al lotto edificato viene garantito dall'innesto con via Lumignacco, come previsto dal piano, con ulteriore riduzione degli oneri sia sociali che ambientali.

La sua realizzazione permetterebbe di incrementare sia il valore intrinseco che quello estrinseco dell'intero ambito.

Va, di conseguenza, rivista tutta la viabilità prevista che appare sovradimensionata anche rispetto alla destinazione d'uso proposta e vanno valorizzati i percorsi ciclabili e il trasporto pubblico prevedendo più attraversamenti di ricucitura ed impostandoli anche in previsione della futura urbanizzazione degli scali ferroviari e della caserma.

Si chiede di rielaborare la scheda norma tenendo in considerazione gli elementi evidenziati.

002 ZSF v. Nogara – v. della Faula Ovest ed Est (ex ATM ed ex Domenichelli)

In questa proposta, che interessa una tra le più grandi aree di trasformazione della città, il verde è pensato come una struttura lineare di collegamento tra parti diverse del comparto con il rischio che la sua funzione si perda nell'essere pura cortina verde di un intervento edilizio importante. Per conciliare la funzione di rete con quella di nodo verde si propone di conformare una parte dell'area verde come un nucleo in grado di essere percepito come una grande area verde che isoli dal contesto, pur mantenendo la previsione delle strutture lineari verdi come corridoi ambientali.

Si chiede di rielaborare la scheda norma tenendo in considerazione gli elementi evidenziati.

003 ZSRF ex Caserma Osoppo

Premesso che la Caserma Osoppo è diventata recentemente di proprietà comunale, si ritiene che l'Amministrazione debba farne un esempio di "ricostruzione" forte in termini di riqualificazione urbana traguardata alla sostenibilità (energetica) e alla qualità urbanistica in grado di incidere ed inserirsi nel quartiere come elemento di grande funzionalità ed attrazione. Si osserva che la grafica dell'ambito prevede una quantità di parcheggi a prima vista eccessiva rispetto alla necessità. Il verde appare decisamente scarso stante le superfici d'ambito e le volumetrie esistenti e previste. Le previsioni complessive d'ambito appaiono troppo sbilanciate verso l'edificabilità (101.858 mc) con un indice territoriale, pari 1,1, ingiustificatamente alto (si propone di ridurlo a 0,55).

Si osserva che è necessario preliminarmente ricomprendere tutta l'area della ex Caserma nell'ambito della scheda norma!

Secondariamente si chiede di utilizzare l'ambito per la costruzione di un'area pubblica fortemente caratterizzata per i sistemi del verde e per le funzioni didattico-ricreative ed associative, con la finalità principale di farne la città delle energie rinnovabili e delle buone pratiche, una sorta di centro permanente di esposizione ed applicazione sulla sostenibilità, analogamente a quanto fatto da altre città italiane (per es. Padova) integrando nell'area un bosco urbano, orti, asilo, scuola elementare o centro civico, mercato rionale agricolo per piccoli produttori, centro per associazioni, sale espositive e didattiche il tutto con edifici in classe energetica A+.

Si chiede di rielaborare la scheda norma tenendo in considerazione gli elementi evidenziati.

3.3 OSSERVAZIONI IN TEMA DI AMBIENTE DELLA CITTÀ, ovvero DI SISTEMA DEL VERDE E DEL BLU

001

Premessa

Nel Piano d'Azione del PEC si sottolinea il ruolo vitale del verde per il microclima e il benessere dei cittadini. Il PEC propone il rimboschimento urbano.

Nel Piano Operativo (PRG) non si riscontra nessuna corrispondenza con quanto esposto: si osserva che mancano zone a bosco, schede norma a bosco o strumenti analoghi.

Si chiede di prevedere boschi urbani e/o orti botanici e/o orti in città; questi dovranno avere dimensioni minime adeguate e dovranno essere localizzati in modo strategico, non con principi di riempimento laddove un bosco non pregiudica altri usi. Coerentemente con la funzione salutare, ricreativa, climatica ed ambientale, le zone a bosco devono essere previste in prossimità o all'interno di aree urbanizzate; è scontata la vocazione boschiva di ampie aree interne ai parchi del Torre e del Cormor, ma non può avere riscontro diretto sul tessuto urbanizzato.

Si individuano ed indicano delle aree vocate per la presente osservazione: prima per fattibilità, l'area (o almeno la sua maggior parte) della ex Caserma Osoppo, già di proprietà della Pubblica Amministrazione. Le altre zone che si segnalano, sulle quali si può agire con le schede norma, sono la ex caserma dei pompieri, l'area ex frigorifero, l'ex Safau; in quest'ultima, un'adeguata piantumazione, può avere una funzione di bonifica del suolo per fitodepurazione (sul medio lungo periodo).

002

Premessa

Coerentemente con l'obiettivo del PEC di sfruttamento idroelettrico delle Rogge il Piano deve sviluppare più approfonditamente il tema delle rogge urbane da un punto di vista non solo energetico, ma anche dal punto di vista paesaggistico e di rete ecologica.

Si chiede che il Piano preveda una o più schede norma, o altri strumenti specifici, che si sviluppi lungo i corsi d'acqua per la loro riqualificazione non solo energetica: percorsi pedonali e ciclabili, specchi d'acqua e parchi urbani, oasi floro-faunistiche, rapporti con l'edificato, recupero di mulini o altre preesistenze produttive, storiche, eccetera. Alle considerazioni tematiche già sviluppate nel PEC si può aggiungere il valore di regolazione microclimatica cui può contribuire la presenza di corsi e specchi d'acqua.

003

Premessa

L'art. 4 - comma 1 - della L.R. 29 aprile 2005 n. 9 tutela i prati stabili definendone le condizioni per la loro permanenza e che il successivo art. 5 individua i casi in cui si possa derogare alla loro conservazione

Si osserva che nella zona industriale ZIU, al margine sud est del territorio comunale vi sono dei prati stabili di cui all'Inventario dei prati stabili naturali della pianura (fonte Irdat Fvg). Su di essi insiste la zona omogenea D1. **Si sottolinea che detti prati stabili sono riconosciuti anche nella VAS di Piano alla tavola All.3 , in Rapporto ambientale al paragrafo 4.7.6.**

Si chiede pertanto all'Amministrazione comunale, dal momento che le zone D in oggetto non sono attuate, pur sussistendo le condizioni di cui all'art. 5 della L.R. 29 aprile 2005 n. 9, di provvedere a tutelare detti prati stabili, in coerenza con quanto enunciato in VAS, anche alla luce dell'ingente espansione della Ziu.

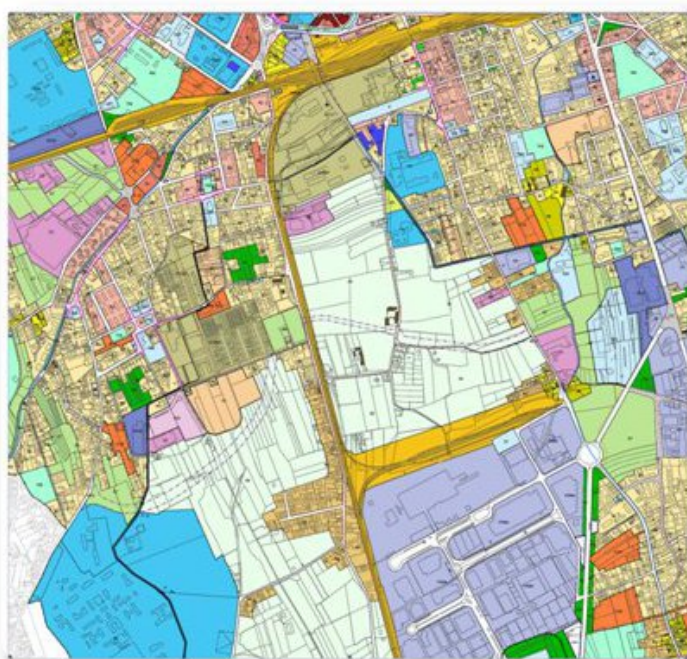
3.4 OSSERVAZIONI IN MATERIA DI MOBILITÀ E TRAFFICO E SOSTA

001 Collegamento via Pozzuolo – via Marsala

La viabilità prevista è intercomunale. Il tracciato insiste in parte sulla viabilità esistente, via Campagnola, e in parte da realizzare su aree agricole con la previsione di un ulteriore attraversamento della linea ferroviaria su via Lumignacco. Si chiede che il tracciato venga modificato all'incrocio con via Lumignacco utilizzando parte della viabilità esistente. Tale intervento eviterebbe inutili frazionamenti con un risparmio di aree agricole.



Immagine tratta dal documento di analisi del Piano “Dossier infrastrutture viarie di progetto”



002 Via Attimis

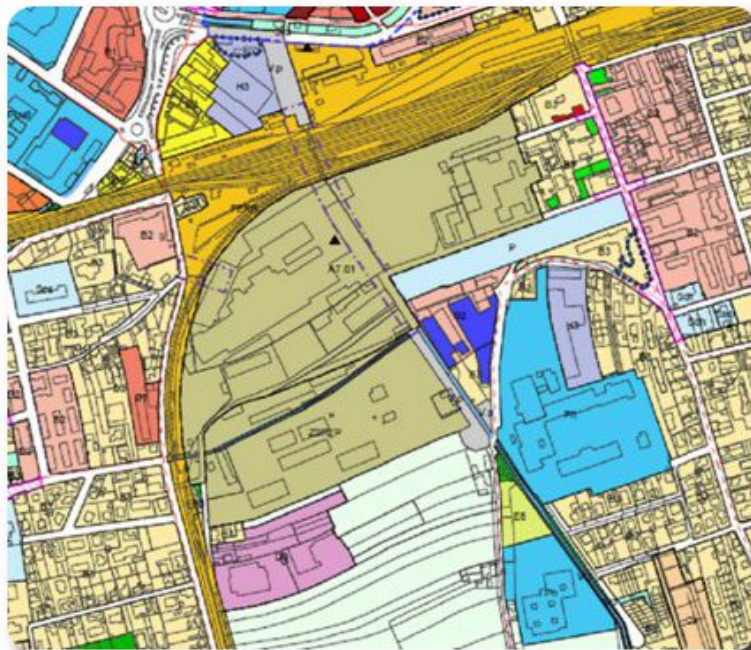
Viene previsto un tratto di strada di nuova realizzazione che si immette direttamente all'incrocio tra Via Sant'Osvaldo e Via della Valle. Tale nuovo tratto ricade su un'area rurale classificata come E7.

Si chiede di mantenere il tracciato esistente per il collegamento con via della Valle attraverso via Attimis, per il raggiungimento della nuova rotatoria, con l'obiettivo di consentire il contenimento dell'antropizzazione degli ambiti rurali interstiziali esistenti, così come previsto tra gli obiettivi del piano.



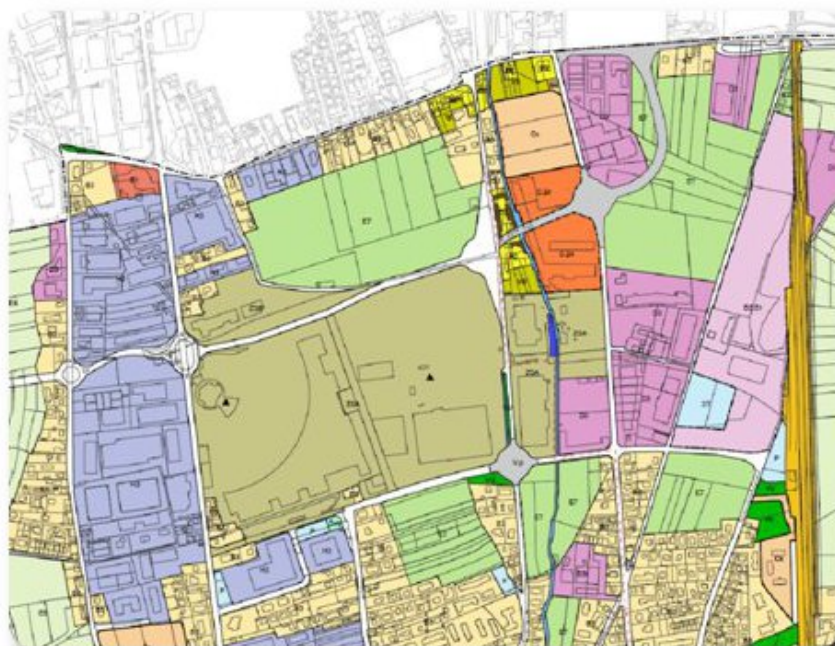
003 Via Pozzuolo via Lumignacco

Tenendo in considerazione quanto già espresso in merito alla scheda norma relativa all'area ex Safau, ovvero di realizzare nella porzione posta a est del lotto un "bosco urbano", il sottopassaggio da realizzare sotto lo scalo sacca, così come previsto dal piano, risulterebbe inutile. Sarebbe opportuno e sufficiente realizzare un passaggio ciclo-pedonale che consentirebbe una agevole penetrazione all'interno dell'area boscata.



004 Collegamento via del Predil – via Biella – via Cividina

La viabilità esistente è sufficiente per soddisfare il carico veicolare che insiste su questa area urbana. La realizzazione di questo intervento comporterebbe la compresenza di tre tratti che conducono su via Cividina. Si chiede che la realizzazione di questo tracciato venga stralciata dalla previsione di Piano tenuto conto anche che la sua realizzazione comporterebbe un inutile consumo di suolo agricolo. In alternativa, può essere considerata la ristrutturazione del tratto esistente confluyente su via Cividina e del relativo nodo di innesto su quest'ultima



005 Collegamento PEEP Est con via Monte Grappa

La realizzazione del collegamento attraverso via Salvo D'acquisto e via Zoffo del PEEP Est con via Monte Grappa comporterebbe un forte sovraccarico su quest'ultima con un ulteriore aggravio sul sovrautilizzato piazzale Chiavris.

In seguito via Monte Grappa perderebbe inevitabilmente la sua attuale connotazione di viabilità locale.

Andrebbe pertanto ripensata anche la penetrazione in piazzale Chiavris.

006 Collegamento ciclopedonale via Planis - via delle Acque

Premesso:

che la rete degli itinerari ciclopedonali prevede la realizzazioni di un itinerario lungo via Planis e un ulteriore tratto in via delle Acque;

che i tratti sopra descritti non si collegano;

che in prossimità di via delle Acque nell'area a est della roggia e della ferrovia sono previste le schede norma C.10-ambito via Tagliamento e ZSRFO relativa alla caserma Osoppo;

che le destinazioni d'uso e le possibilità edificatorie genereranno flussi di traffico veicolare, ma anche ciclabile e pedonale, di notevole entità;

Si osserva che:

non viene previsto alcun tratto di collegamento tra gli itinerari lungo via Planis e via delle Acque sia nelle tavole di zonizzazione che nella scheda. Una connessione in questo punto della città attraverso un sottopassaggio, o altra soluzione, permetterebbe di collegare le aree a est della ferrovia direttamente al centro città.

007 Scheda norma C 13

Premesso:

che l'ambito si colloca in prossimità dell'incrocio tra via Cividale e via Riccardo Di Giusto.

Che vista l'importanza delle succitate strade sarebbe opportuna la realizzazione di una rotonda al fine di risolvere il nodo.

Si osserva che:

la scelta di autorizzare la costruzione di zone residenziali rende difficile ogni soluzione per il nodo via Cividale - via Riccardo Di Giusto. In particolare diverrà irrealizzabile una rotonda che potrebbe migliorare l'accesso a via Riccardo Di Giusto - via Salvo D'Acquisto da via Cividale. La soluzione di tale nodo permetterebbe di rendere più competitiva la viabilità (attualmente sott'utilizzata) a nord-ovest del PEEP EST sgravando, di conseguenza, via Cividale dalla viabilità diretta a nord.

008 Scheda norma C 06

Premesso:

che le aree limitrofe a via Toscana sono essenzialmente residenziali;

che l'incrocio tra via Toscana e viale Vat è inadatto a sopportare un carico di traffico di entità elevata;

che la previsione di aprire un collegamento veicolare diretto tra via Toscana e via Biella caricherà tale tratto del traffico proveniente dalla zona sud di viale vat e diretta a nord andando ad interessare aree residenziali

Si chiede che la previsione di attraversamento tra via Toscana e via Biella sia prevista unicamente ciclopedonale.

009 Viabilità ciclabile in zone nord-ovest

Premesso che si riscontra che un tratto di percorso ciclo pedonale presente nel Piano Struttura non è presente nelle tavole di progetto. Ci si riferisce al tratto che va dall'ambito C32, attraversa

Via Sondrio all'angolo con Via Lecco, attraversa dei campi raggiungendo la rotonda tra Via Colugna e Via del Cotonificio, prosegue sempre in direzione nord est raggiungendo infine Via dei Pascoli.

Si sottolinea che questo tratto di percorso è strategico perché è parte di un corridoio verde che collega il Parco del Cormor con il Parco del Torre e che la sua omissione rende monco il corridoio.

Si ipotizza che tale percorso non sia confermato per difficoltà di realizzare l'attraversamento tra la zona D3t (proprietà Midolini) e l'adiacente B3, nonché per gli eventuali espropri su terreni agricoli.

Si chiede di trovare una soluzione sostenibile e di confermare il tratto di completamento del corridoio verde. Si suggerisce di sfruttare l'esistente stradina interpodereale dall'innesto tra Via del Cotonificio (tratto interno) e Via dei Pascoli, proseguendo verso sud-sudovest fino in Via Colugna (connettendo così anche il tessuto residenziale); il percorso può attraversare Via Colugna e proseguire su Via Belgrado, fin qui sempre su percorsi già esistenti. Il percorso potrà proseguire con un nuovo tratto di progetto parallelo a Via Sondrio, passante dietro le esistenti strutture artigianali raggiungendo Via Sondrio circa 50 metri prima dell'innesto con Via Lecco.

In corrispondenza di tale innesto si potrebbe attraversare con ponte pedonale ciclabile il Canale Ledra e proseguire sia in direzione Sud Ovest connettendosi al Polo Universitario e al borgo dei Rizzi (in corrispondenza dell'ambito C32) completando il corridoio verde passante tra i due Parchi, sia in direzione Sud Est, passando lungo il Canale (oppure per un tratto lungo Via Milano).

Quest'ultima indicazione di percorso protetto (lungo il Ledra), potrà proseguire lungo il canale verso Sud Est anche fino alla rotonda sotto il cavalcavia di Viale Cadore, connettendo radialmente al centro città oltre alle attrezzature quali Polo Universitario e Amga, anche nuclei residenziali.

3.5 OSSERVAZIONI IN MATERIA ENERGETICA

001

Premessa

come si è già detto il controllo della qualità energetica ed ambientale del tessuto edilizio sostanzialmente non è affrontato dal Piano, ma è rimandato ad altri strumenti specifici, tra i quali il Regolamento Edilizio, il Regolamento Energetico e le Linee Guida per l'Edilizia Sostenibile. Tuttavia il PRGC può e deve fare azioni specifiche.

Le azioni previste dal PEC per la riqualificazione del patrimonio edilizio privato (da un lato deboli incentivi economici, dall'altro imposizioni prestazionali derogabili in varie misure) hanno un'efficacia limitata; oltretutto col rischio che anziché stimolare il recupero edilizio, potrebbero far risultare antieconomici gli interventi edilizi, portando alla stasi o, peggio, allo spostamento degli investimenti nei comuni limitrofi.

Il PRGC deve incentivare la riqualificazione con un'azione molto più incisiva.

Si chiede di riconoscere diversi indici di edificabilità a seconda della classe energetica prevista o di progetto (e/o di altri aspetti mutuabili da quelli previsti dalle Linee guida edilizia sostenibile).

Ad esempio per una zona attualmente con indice 0,7mc/mq, il Piano potrebbe differenziare la volumetria edificabile, stabilendo che per una edificazione in classe energetica B l'indice sia pari a 0,7, in classe A pari a 1,2, in classe A+ (o Gold o con altre certificazioni ambientali, oltre a classe A), pari a 1,5 mc/mq.

Analogamente, attraverso lo strumento delle schede norma, per interventi su lotti già edificati (riqualificazione di edifici esistenti con ampliamento, demolizione e ricostruzione, lotti già fortemente antropizzati o compromessi) si può consentire un ulteriore aumento degli indici, mentre per interventi su terreni edificabili, ma ancora agricoli o naturali, gli indici dovrebbero essere più bassi, o mantenuti tali (0,7 mc/mq) a fronte di un impegno a edificare con caratteristiche energetiche più restrittive.

Oltre ai risvolti energetici, una proposta di questo tipo sarebbe coerente con le scelte fondanti del Piano: innanzitutto con la volontà di contrastare il consumo di suolo (maggiori incentivi per il recupero ed ampliamenti piuttosto che per la nuova costruzione); inoltre è coerente con il fabbisogno di più abitazioni, stimato in 50.000 vani; infine corrisponde alla necessità di riqualificazione o sostituzione della gran parte dell'esistente (e fortemente energivoro) patrimonio edilizio.

Si consideri inoltre che consentire indici volumetrici maggiori può portare ad una densificazione del tessuto edilizio. Dalle relazioni dimensionali del PRGC emerge che il fabbisogno di più abitazioni non corrisponde ad un incremento demografico significativo, ma ad una riduzione di persone per nucleo familiare. Coerentemente con le ambizioni del Piano, in materia di tutela dell'ambiente e di risparmio energetico, la densificazione, a parità di consistenza demografica, riduce le distanze per mobilità, parcheggi, impianti di teleriscaldamento, opere di urbanizzazione, eccetera.

002

Premessa

Il PEC dedica attenzioni agli impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili, in particolare contiene specifiche indicazioni per gli impianti solari, quali FV (fotovoltaici) e solari termici. Non sono contemplati gli impianti solari termodinamici, probabilmente perché di più recente diffusione.

Il Piano, né a livello struttura, né operativo, si esprime su questi temi, demandando quindi al PEC e agli altri strumenti vigenti in materia.

Data l'importanza strategica sotto il profilo energetico e l'impatto sull'ambiente che possono avere questi impianti, il Piano deve esprimersi con opportune previsioni e norme.

In estrema sintesi le norme vigenti obbligano l'installazione di impianti per la produzione di energia elettrica e acqua calda da fonti rinnovabili (quindi allo stato dell'arte prevalentemente FV e

Solare Termico); tale obbligo ammette una lunga serie di eccezioni. L'obbligo di legge è limitato alla nuova costruzione e a certi tipi d'intervento. L'obbligo è limitato inoltre da deroghe per vincoli storici, artistici, paesaggistici, ambientali; sono previste deroghe per le zone territoriali A (centri storici, nuclei dei borghi), ed ancora deroghe per motivate impossibilità tecniche (sarebbe da capire quanto possa essere vasta e discrezionale quest'ultima deroga). Di fatto l'obbligo di legge è molto mitigato.

Per assurdo succede che in alcuni casi il cittadino vorrebbe integrare i propri impianti con impianti solari, ma la normativa, che nasce per diffondere il risparmio energetico, la riduzione di emissioni e l'uso di fonti energetiche rinnovabili, glielo impedisce.

Per concludere la presente osservazione si propone un passo verso il superamento di questo approccio contraddittorio.

Si chiede che nel Piano (nelle sue Norme tecniche di attuazione e/o nel Regolamento Edilizio) sia debitamente inserito architettonicamente il FV in zona A.

A sostegno della richiesta si offre la seguente riflessione sugli aspetti paesaggistici; generalmente si osteggia la realizzazione di impianti FV in zona A poiché essa avrebbe un impatto negativo sul paesaggio urbano. In questo modo si attribuisce un valore estetico al manto in coppi della copertura, equiparandolo a elemento estetico-architettonico come una facciata. Nella facciata il valore estetico è manifesto per materiali, finiture, ritmi e proporzioni di fori eccetera. Non altrettanto si può dire del manto in coppi che è sempre stato un elemento puramente tecnico. Così come non ci si è mai posti un problema estetico-urbanistico per le antenne, antenne paraboliche, canne di ventilazione ecc., così non ci si dovrebbe porre problemi per il posizionamento di pannelli FV.

Si chiede di prendere in considerazione tale osservazione.

3.6 OSSERVAZIONI ALLE NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

001 Osservazione all'art. 6 – Zona interessata dai corsi d'acqua.

Premessa

Tra i tipi di intervento sono consentite le opere di sistemazione idraulica ed è ammesso il ripristino ambientale per determinati fini. La manutenzione ordinaria e straordinaria sono soggette a prescrizioni di tutela.

Da come è redatta la norma non risulta garantita la tutela del corso d'acqua nel caso in cui la proposta di sistemazione idraulica costituisca opere eccedente la manutenzione.

Si chiede pertanto di far valere le prescrizioni per tutte le categorie di lavori sui corsi d'acqua. Inoltre tra le prescrizioni si chiede di aggiungere la necessità di garantire la presenza di acqua per tutto l'anno salvo specifiche esigenze di gestione idraulica.

Nell'ultimo paragrafo del punto "Tipi di intervento" si chiede di sostituire la frase "gli interventi dovranno tendere alla valorizzazione del patrimonio ambientale" con la frase "gli interventi dovranno valorizzare il patrimonio ambientale".

002 Osservazione all'art 9 - Zona agricola E

Premessa

Nel punto relativo alle "Altre prescrizioni" (inizio di pag. 15) si consentono gli interventi di trasformazione degli elementi principali del paesaggio agrario se dettagliatamente giustificati da motivi agronomici e colturali.

Si ritiene tale richiesta di giustificazione del tutto insufficiente a garantire la tutela del territorio agricolo in quanto, ad esempio, il beneficio privato di aumentare la produttività eliminando una siepe contrasta con il beneficio pubblico di avere un ambiente più salubre attraverso un mantenimento delle strutture lineari arboree.

Si chiede pertanto di applicare alle siepi o ai fossi una prescrizione analoga a quella prevista per i filari di gelsi cioè prevederne la conservazione o la ricostituzione con altra conformazione ma mantenendo la stessa presenza dimensionale.

003 Osservazione all'art. 10 EDIFICI PER RESIDENZA AGRICOLA

La norma prevede la possibilità per le aziende che non ne siano dotate di realizzare una residenza per l'agricoltore secondo le previsioni della normativa regionale in materia.

In una realtà urbana come quella udinese tale previsione non può avere la stessa valenza di contesti prettamente agricoli.

Si chiede di esplicitare che la residenza è consentita solo in presenza di un edificio per attività agricole avente una superficie coperta pari o superiore a quella dell'abitazione, al fine di creare un rapporto funzionale tra residenza e una attività agricola operante. Inoltre al fine di contenere la proliferazioni di residenze agricole (che rimangono tali fino al pensionamento dell'agricoltore) si propone di incentivare volumetricamente o in altri modi il recupero di edifici esistenti contenendo dimensionalmente gli edifici per residenze agricole di nuova realizzazione.

004 Osservazione all'art. 27 ZONA RESIDENZIALE DI ESPANSIONE "C"

La norma, in fondo, prevede un paragrafo intitolato "Norme di carattere ambientale" che si reputano positive e condivisibili. Tuttavia, si fa notare che tali norme non sono cogenti e la loro applicazione è largamente aleatoria e concretamente casuale. Si chiede di renderla cogente, anche alla luce di quanto già esposto nelle precedenti osservazioni energetiche.

Si chiede, inoltre, di inserire in fondo all'articolo la seguente disposizione:

- favorire la riduzione degli effetti dell'emissione in atmosfera di processi di combustione con impianti di carattere collettivo (teleriscaldamento).

Sommario

1. PREMESSA	2
2. CONSIDERAZIONI GENERALI	2
2.1 CONSUMO DI SUOLO ED EDIFICABILITA'	2
2.2 L'AMBIENTE NELLA CITTA', ovvero IL SISTEMA DEL VERDE E DEL BLU	3
2.3 MOBILITÀ E TRAFFICO E SOSTA	3
2.3.1 Viabilità	3
2.3.2 Sosta e parcheggi	4
2.3.3 Mobilità ciclabile e pedonale	6
2.4 ENERGIA E RISPARMIO ENERGETICO	6
2.5 IL COHOUSING E L' HOUSING SOCIALE	7
3. OSSERVAZIONI	8
3.1 OSSERVAZIONI GENERALI.....	8
001	8
3.2 OSSERVAZIONI SPECIFICHE IN TEMA DI CONSUMO DI SUOLO	8
3.2.1 ZONE A.....	8
001 A3 v. Cussignacco (park ACU).....	8
002 A9 v. Tomadini.....	8
3.2.2 ZONE B.....	8
001 B 02 v. Politi.....	8
002 B 03 v. Cavour UPIM.....	8
003 S 01 p.za Cadorna ex VVF.....	8
004 S 02 v. S. Valentino – Istituto Renati	9
005 B 07 v. Dormisch	9
006 B 08 v. Lecco.....	9
007 B 09 v. Galilei	9
3.2.3 ZONE C.....	9
001 C1 v. Uccellis.....	9
002 C 02 v. Cividina	9
003 C3 v. Veneto e C4 v. Belluno	9
004 C6 v. Toscana	9
005 C 07 v. M.te Nevoso	10
006 C 08 v. Zannini	10
007 C 09 v. Monte Grappa	10
008 C 10 v. Tagliamento	10
009 C 12 v. della Valle.....	10
010 C 13 v. Di Giusto	10
011 C 17 v. Risano	10
012 C 18 v. Lombardia	10
013 C 19 v. Mantova Sud.....	10
014 C 20 v. Mantova Nord.....	10
015 C 21 v. Cottonificio	11
016 C 24 Ambito Piccole Bertoli	11
017 C 25 v. della Roggia	11
018 C 27 v. Emilia – 2° lotto	11
019 C 28 v. Quarto	11
020 C 30 v. Monzambano	11
021 C 31 v. Cormor Basso	11
022 C 32 P.A.C. dei Rizzi.....	11
3.2.4 ZONE D.....	11
001 D2/01 v. Rizzolo	11
002 D2/02 v.le Palmanova	11

3.2.5 ZONE H.....	12
001 H2/01 v. Bassi (ex Dormisch)	12
002 H2/03 e H2/04 v.le Forze Armate Ovest ed Est	12
003 H2/05 v. Galliano	12
004 H2/06/08/09/10 v.le Venezia (aree varie)	12
3.2.6 ZONE P.....	12
001 P01 Centro Servizi Scolastici Bertoni	12
3.2.7 ZONE SPECIALI	12
001 AT 01 ex SAFAU	12
002 ZSF v. Nogara – v. della Faula Ovest ed Est (ex ATM ed ex Domenichelli)	13
003 ZSRF ex Caserma Osoppo	13
3.3 OSSERVAZIONI IN TEMA DI AMBIENTE DELLA CITTÀ, ovvero DI SISTEMA DEL VERDE E DEL BLU.....	14
001	14
002	14
003	14
3.4 OSSERVAZIONI IN MATERIA DI MOBILITÀ E TRAFFICO E SOSTA.....	15
001 Collegamento via Pozzuolo – via Marsala.....	15
002 Via Attimis	15
002 Via Attimis	16
003 Via Pozzuolo via Lumignacco.....	17
004 Collegamento via del Predil – via Biella – via Cividina	18
005 Collegamento PEEP Est con via Monte Grappa	18
005 Collegamento PEEP Est con via Monte Grappa	19
006 Collegamento ciclopedonale via Planis - via delle Acque	19
007 Scheda norma C 13	19
008 Scheda norma C 06	19
009 Viabilità ciclabile in zone nord-ovest.....	19
3.5 OSSERVAZIONI IN MATERIA ENERGETICA.....	21
001	21
002	21
3.6 OSSERVAZIONI ALLE NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE	22
001 Osservazione all'art. 6 – Zona interessata dai corsi d'acqua.	22
002 Osservazione all'art 9 - Zona agricola E.....	22
003 Osservazione all'art. 10 EDIFICI PER RESIDENZA AGRICOLA.....	23
004 Osservazione all'art. 27 ZONA RESIDENZIALE DI ESPANSIONE "C"	23