

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI UDINE
CORSO DI LAUREA IN SCIENZE PER
L'AMBIENTE E LA NATURA
A.A. 2015-2016



TERRITORIO COMUNALE DI PASIAN DI PRATO (UD) ANALISI STRUTTURALE, SCENARI DI SVILUPPO E IDENTIFICAZIONE DI INTERVENTI URBANISTICI



Federico Grillo

Filippo Fabro

Jacopo Furlanetto

Daniel Marusig

Valentino Riva

INDICE

1. INTRODUZIONE

1.1 INQUADRAMENTO GEOGRAFICO

1.2 GEOGRAFIA FISICA

1.3 LA STORIA URBANISTICA

1.4 DEMOGRAFIA

1.5 LE CARTE STORICHE

2. ANALISI STRUTTURALE DEL TERRITORIO COMUNALE

2.1 USO DEL SUOLO

3. IL SISTEMA AMBIENTALE

3.1 SISTEMA AMBIENTALE NELL'INSEDIAMENTO

3.2 SUPERFICI ALBERATE

3.3 BIOTOPI

3.4 CORRIDOIO ECOLOGICO

3.5 ECOPIAZZOLE

3.6 CASSA D'ESPANSIONE

3.7 INQUINAMENTO DA NITRATI

3.8 RETE IDROGRAFICA

3.9 RISCHIO IDRAULICO

3.10 INQUINAMENTO ATMOSFERICO

3.11 ANALISI PRESTAZIONALE

4. IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE

4.1 LIVELLO MACRO

4.2 LIVELLO MESO

4.3 LIVELLO MICRO

4.4 ANALISI PRESTAZIONALE

5. IL SISTEMA INSEDIATIVO

5.1 SISTEMA INSEDIATIVO

5.2 AREE INDUSTRIALI

5.3 SERVIZI-PASIAN DI PRATO

5.4 SERVIZI COLORADO

5.5 SERVIZI PASSONS

5.6 AREE SOTTOPOSTE A VINCOLO

5.7 ANALISI PRESTAZIONALE

5.8 ANALISI S.W.O.T.

6. SCENARI DI SVILUPPO E IDENTIFICAZIONE DI INTERVENTI URBANISTICI

6.1 SCENARIO PEGGIORATIVO

6.2 SCENARIO MIGLIORATIVO

7. PIANI E ZONE D'INTERVENTO

7.1 COLLEGAMENTI CICLABILI

7.2 ANELLO CICLOTURISTICO

7.3 RIQUALIFICAZIONE DELLA VILLA DI BONAVILLA

7.4 INTERVENTI DI RIDUZIONE DEL RISCHIO IDRAULICO

7.5 RETI ECOLOGICHE E RIMBOSCHIMENTO

7.6 RIQUALIFICAZIONE DEL MULINO DI PASIAN DI PRATO

1.INTRODUZIONE



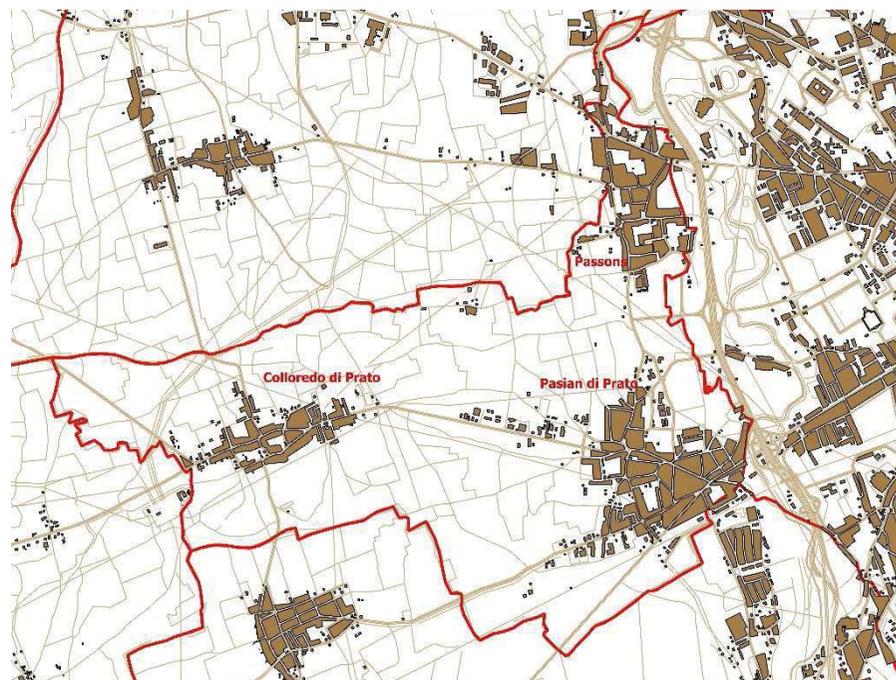
Veduta di Passignano di Prato

1.1 INQUADRAMENTO GEOGRAFICO

Il **comune di Pasian di Prato** si trova al centro della pianura friulana, confina a Nord con il comune di Martignacco e Tavagnacco, a Est con il comune di Udine, a Sud con il comune di Campofornido e Ovest con il comune di Basiliano.

Il territorio comunale occupa **15.3 Km²** e comprende le frazioni di **Pasian di Prato, Colloredo di Prato, Passons, Santa Caterina e Bonavilla**. Gli abitanti sono **9454** (al 2014) con una densità media di 613.5 ab/Km² (6.14 ab/ha). Il Capoluogo Pasian di Prato con i rappresenta la realtà più popolosa.

Il comune di Pasian di Prato, oggi **densamente popolato** e sede di piccole e medie imprese, commerciali e artigiane, soprattutto in corrispondenza delle principali arterie stradali (SS13 e SP464) ha perso la sua antica connotazione rurale.



1.2 GEOGRAFIA FISICA

Il comune è nella **zona centrale della pianura friulana**; il terreno completamente privo di rilievi, con un'altezza media sul livello del mare di 105 m e una inclinazione da Nord a Sud dello 0.5%, è caratterizzato da sedimenti fluvio-glaciali e alluvionali, tutti quaternari, depositi dal torrente Cormor in particolare all'inizio del Post Glaciale.

In superficie è attraversato da corsi d'acqua di scarsa portata: **i torrenti Cormor e Lavia, il canale Ledra e il suo derivato Ledrut.**

Il territorio ospita il Biotopo Prati del Lavia, uno dei pochi esempi di **prati stabili** della regione.



1.3 STORIA URBANISTICA

Il sistema infrastrutturale viario ha una prima origine con la centuriazione romana. Nel XIII secolo su concessione del Patriarca di Aquileia fu istituita la Fiera annuale di Santa Caterina, un libero mercato esente da qualsiasi imposta che richiamò gente da tutto il Friuli e contribuì ad un primo sviluppo urbano. La “Trevisana”, via di collegamento tra Treviso e Aquileia è stata la strada più importante dell'epoca. Il paesaggio rurale era composto da numerosi pascoli, boschi planiziali e coltivazioni, mentre i centri abitati erano piccoli e popolati da contadini e mezzadri alle dipendenze dei signorotti locali.

La città di Udine all'epoca era abbondantemente separata dai borghi pasianesi e lo spazio tra i due centri era occupato da vaste aree prative adibite a pascoli e zone acquitrinose e ripariali per la presenza del torrente Cormor. Solo con la successiva e dilagante urbanizzazione le due aree urbane si sono avvicinate sempre più.

L'urbanizzazione è stata permessa per la costruzione di nuove infrastrutture tra cui:

XIX secolo: costruzione della Pontebbana (oggi SS13) da parte di Napoleone. Questa via, tutt'ora una delle strade più importanti del comune, è stata il principale veicolo per l'urbanizzazione dell'area.

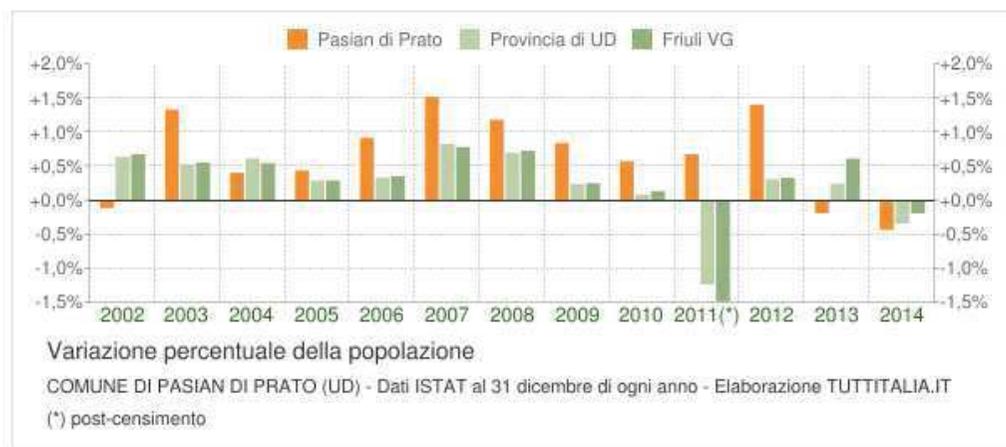
XIX – XX secolo: costruzione del mulino e della latteria Turnaria che hanno favorito lo sviluppo dei servizi e quindi un impulso allo stanziamento di nuove famiglie nel territorio.

Oggi la città di Udine si è espansa a tal punto da lambire i paesi di Pasian di Prato e Passons, l'unico elemento di confine visibile ancora rimasto è l'alveo del torrente Cormor.

1.4 DEMOGRAFIA

In poco più di 40 anni la popolazione è raddoppiata, raggiungendo più di 9000 unità, e la composizione della forza lavoro ha subito profonde variazioni. Dal 1951 ad oggi la percentuale degli occupati nell'agricoltura è crollata dal 26.1% al 2.5%, gli addetti all'industria sono diminuiti dal 51.9% al 27.5% mentre sono più che triplicati i lavoratori del settore terziario (dal 22.7% al 70.1%). Una buona parte di essi è impegnata nel commercio (21.4%) e nella pubblica amministrazione (15.1%). Seguono nell'ordine gli addetti all'istruzione (6.6%), agli affari immobiliari (6.1%), ai trasporti (5.1%), ai servizi sociali (4.2%), al credito (4.1%), alla sanità (4.1%), agli alberghi e alla ristorazione (2.8%).

Negli ultimi anni sta avvenendo una decrescita demografica.



1.5 CARTE STORICHE



Passignano di Prato
1806-1869

Questa carta Asburgica mette in evidenza antichissime strade di Passignano di Prato.

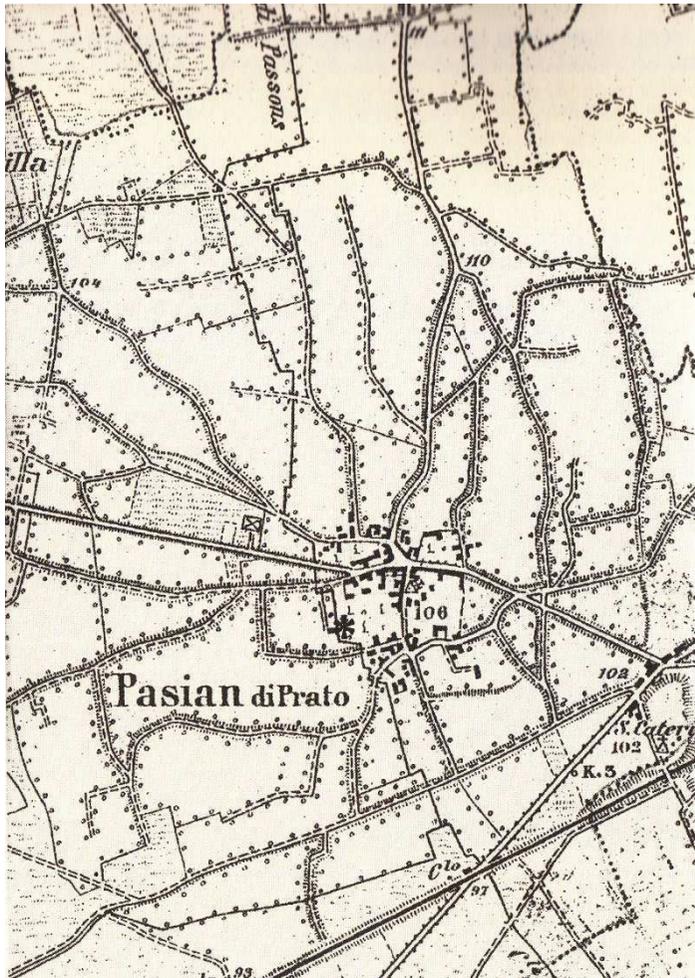
In particolare la **“Trevisana”**, che metteva in collegamento Aquileia e Treviso, oggi è considerata strada rurale dall’elevato valore paesaggistico, storico, estetico e culturale.

Allo stesso modo anche la **strada di collegamento con Bressa** è ora una strada rurale.

Infine, a centro mappa, individuiamo la strada di **collegamento con Colloredo**, che segue lo stesso percorso della SP60.

CARTE STORICHE

La costruzione di nuove infrastrutture, tra cui quella della **Pontebbana** (oggi SS13) da parte di Napoleone nel XIX sec., è stata il principale veicolo per l'urbanizzazione dell'area. Questa via, tutt'ora una delle strade più importanti del comune, è una delle direttrici di Pasian di Prato.



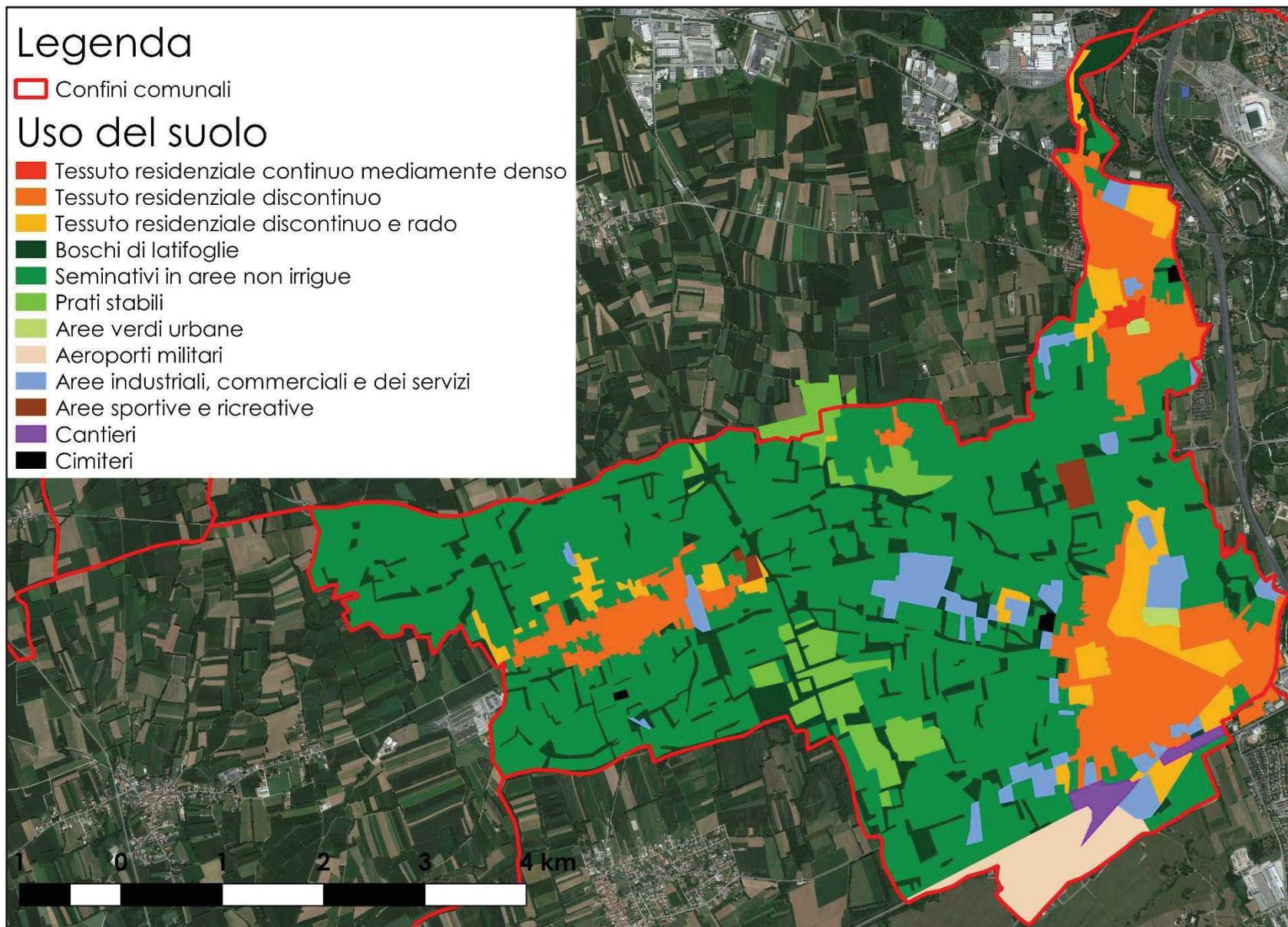
Pasian di Prato 1862



Pasian di Prato 1891

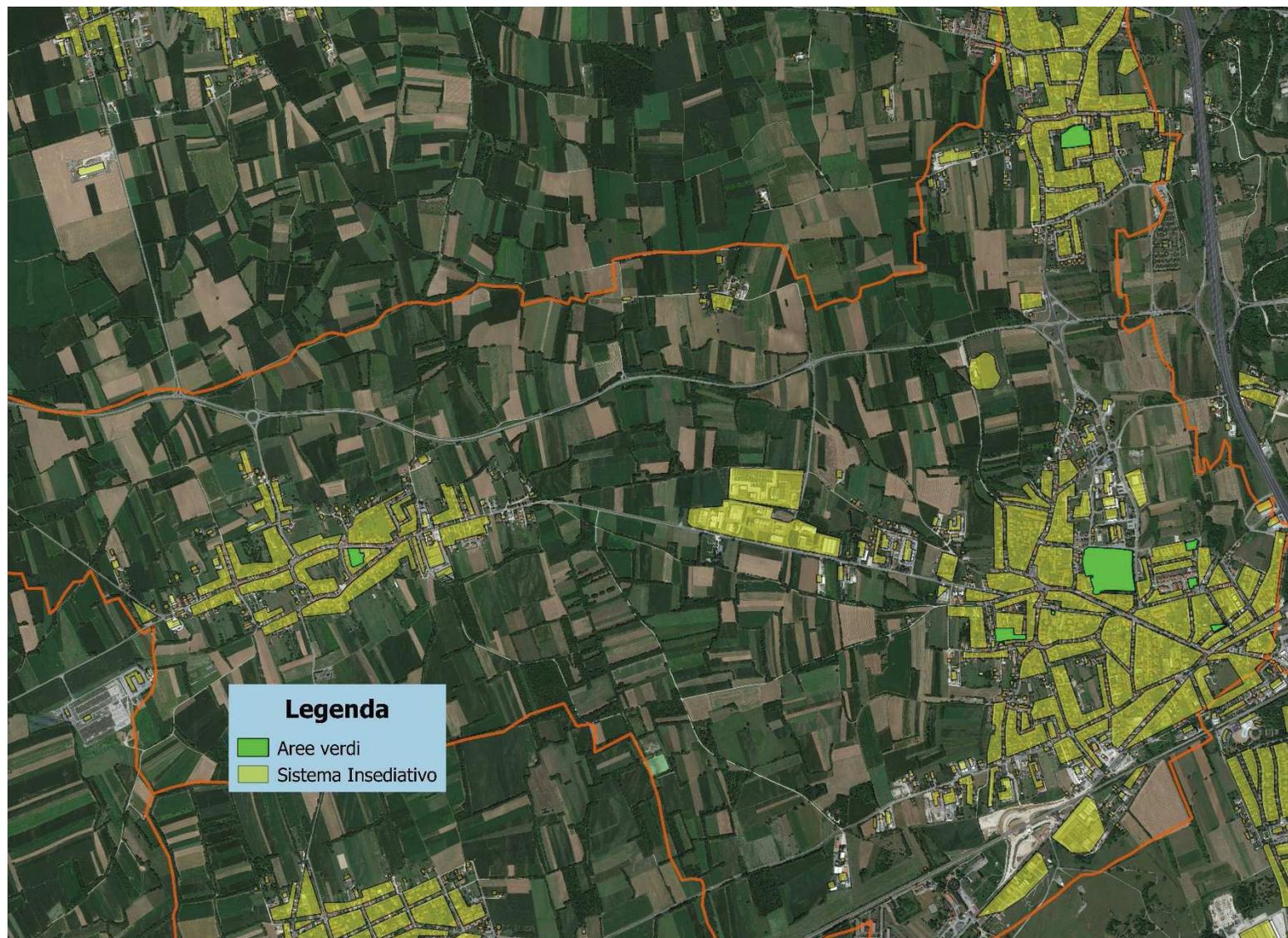
2. ANALISI STRUTTURALE DEL TERRITORIO COMUNALE

2.1 USO DEL SUOLO



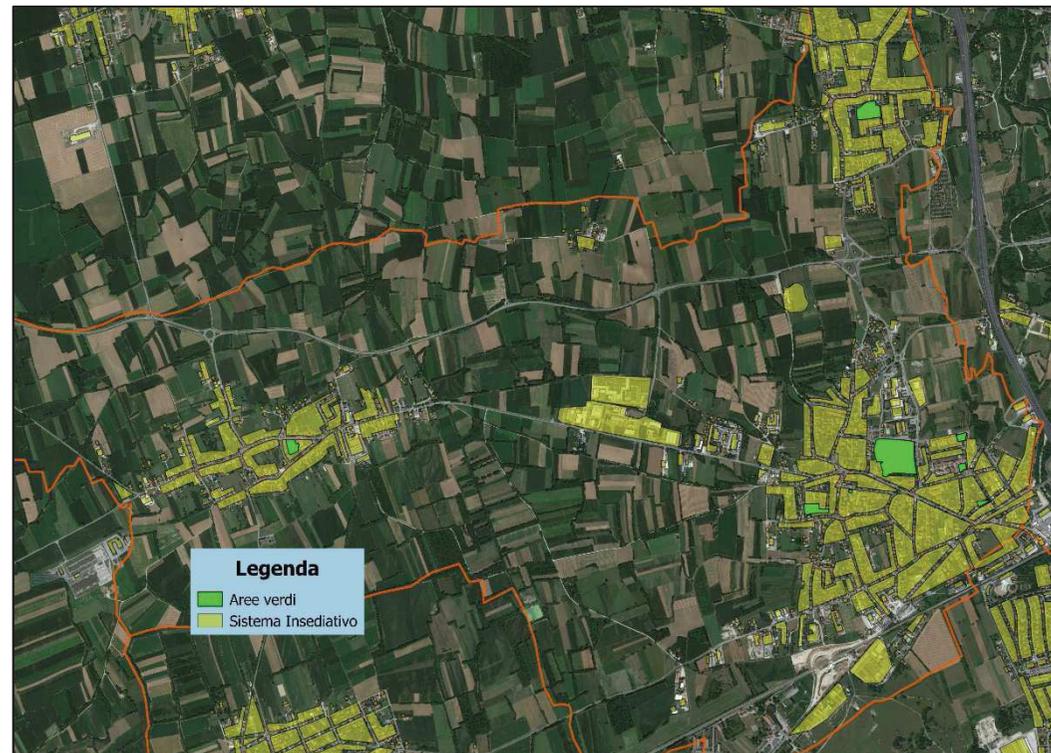
3. IL SISTEMA AMBIENTALE

3.1 SISTEMA AMBIENTALE NELL'INSEDIAMENTO

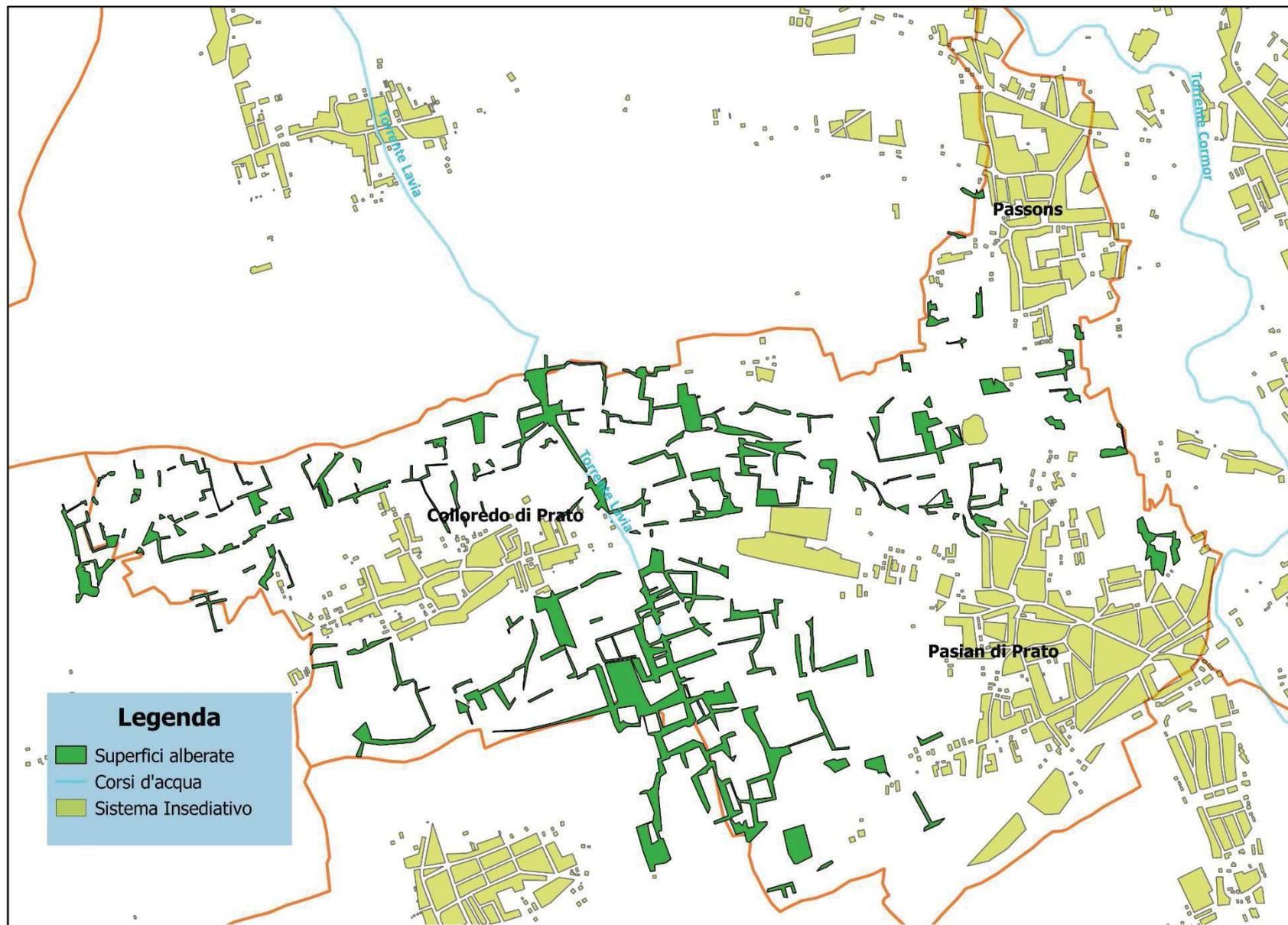


IL SISTEMA AMBIENTALE NELL'INSEDIAMENTO

Le **aree verdi** del comune si distribuiscono soprattutto nell'abitato della frazione di Pasion di Prato, dove si concentra il tessuto urbano. Ciò nonostante sono presenti aree verdi nelle frazioni minori. Esse sono per la maggior parte attrezzate.

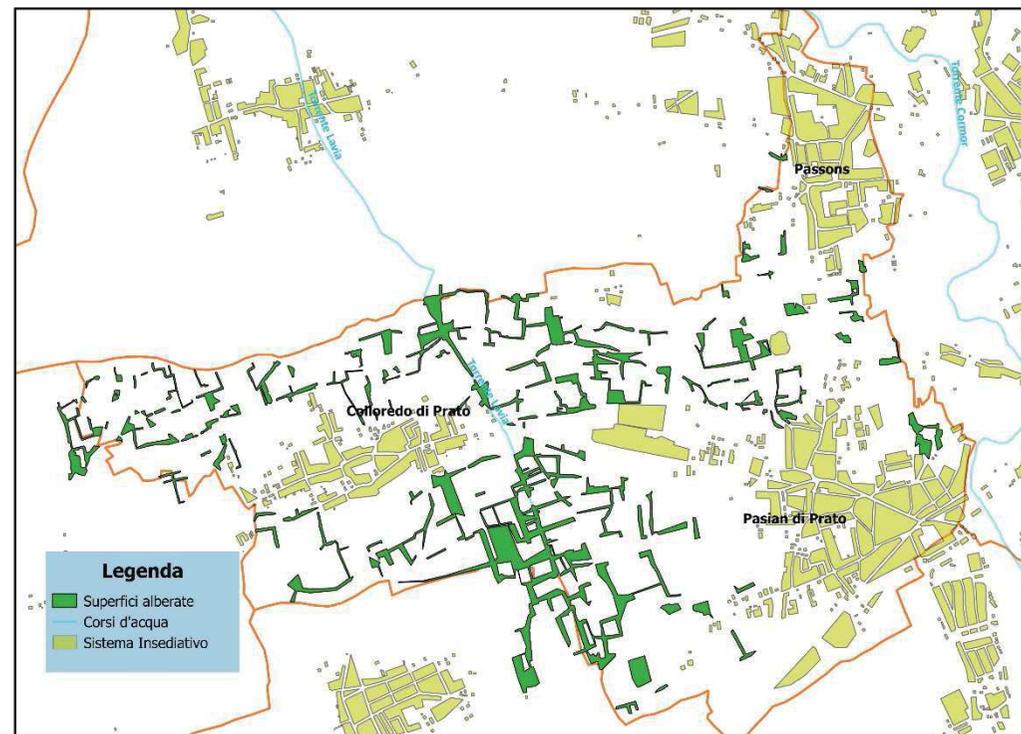


3.2 SUPERFICI ALBERATE



SUPERFICI ALBERATE

Le superfici alberate del comune, che si estendono per circa **131 ha**, sono estremamente frammentate. Il collegamento con il corridoio del torrente Cormôr è impedito **dall'asse autostradale**.

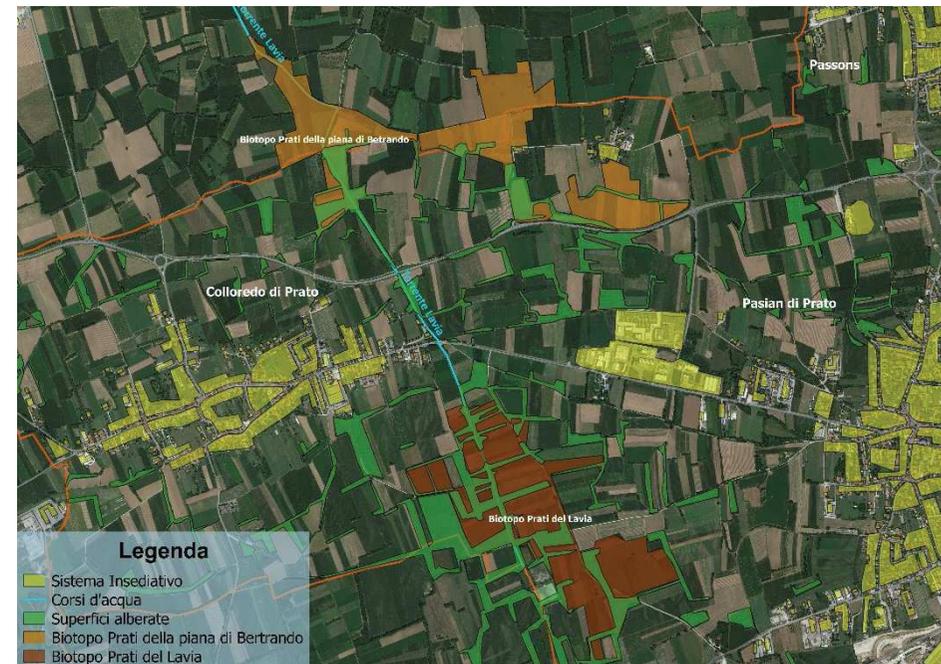


3.3 BIOTOPI



BIOTOPO “PRATI DEL LAVIA”

Il territorio presenta i **Biotopi “Prati del Lavia” e “della Piana di Bertrando”**, che occupano una **superficie complessiva di 57 ha**. Il Biotopo “Prati del Lavia” rappresenta uno dei pochi esempi di **prati stabili** della regione ed è da considerarsi un **sito ad alta biodiversità sia faunistica che floristica**. I prati stabili hanno un significato importante sia per il loro aspetto naturalistico e sia per l'economia agricola. Questo **agro-sistema** ha creato un **paesaggio caratteristico** della campagna Pasianese.



Non sono presenti superfici forestali degne di nota. Le aree coltivate con l'urbanizzazione si sono ridotte, perché sostituite da centri residenziali e da una fitta rete viaria. **Ad oggi il consumo di suolo è limitato.**

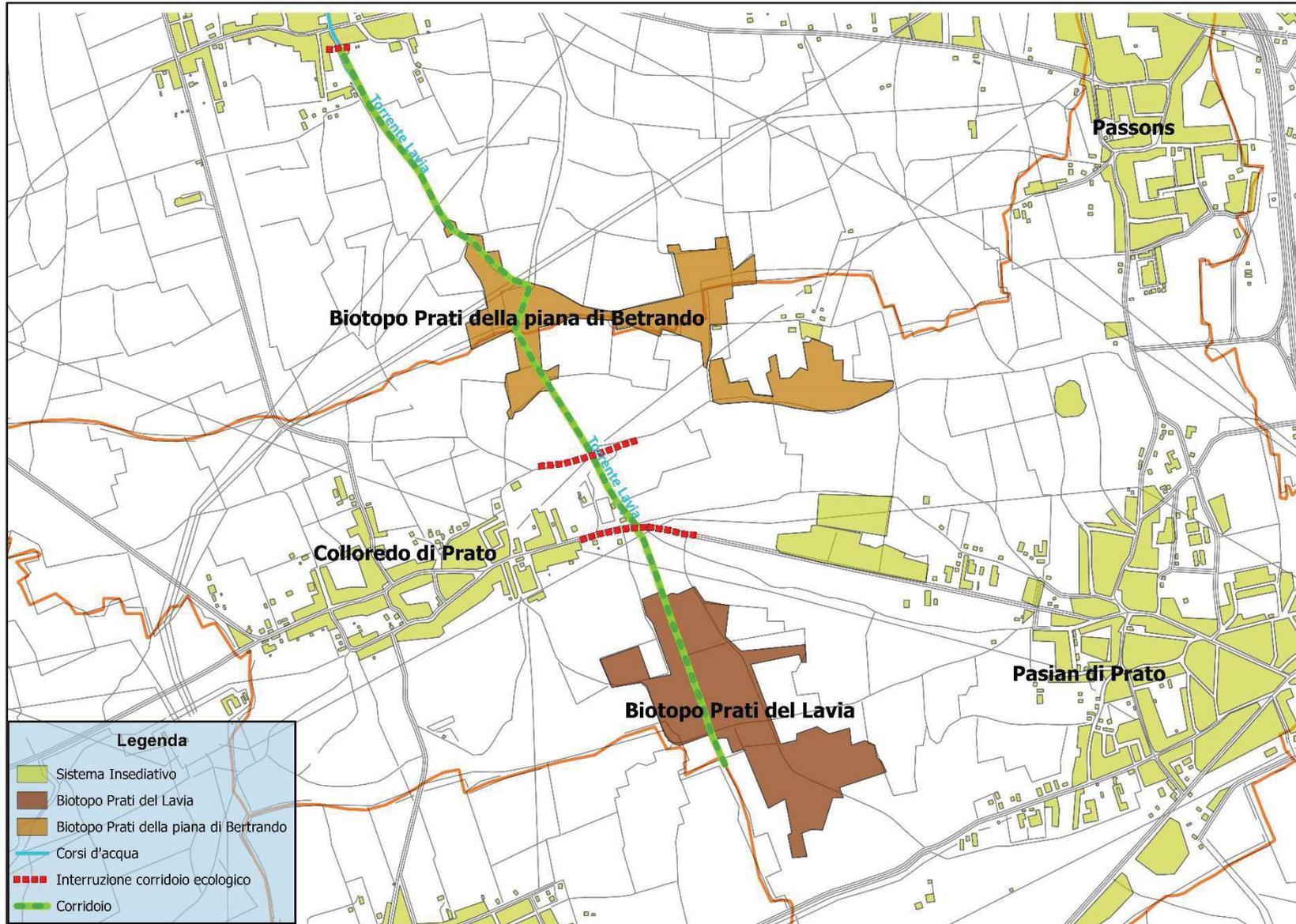
BIOTOPO PRATI DELLA PIANA DI BERTRANDO

Un discorso analogo va fatto per il Biotopo “Prati della Piana di Bertrando”, che ricade nei Comuni di Martignacco e Pasion di Prato. Nell’area interna al Comune di Pasion di Prato esso è tutelato anche come “**Parco Comunale**”.

È caratterizzato dal passaggio del fiume Lavia, sono presenti alcuni piccoli nuclei di bosco e vaste superfici a **prato stabile ugualmente ricchi di biodiversità**.



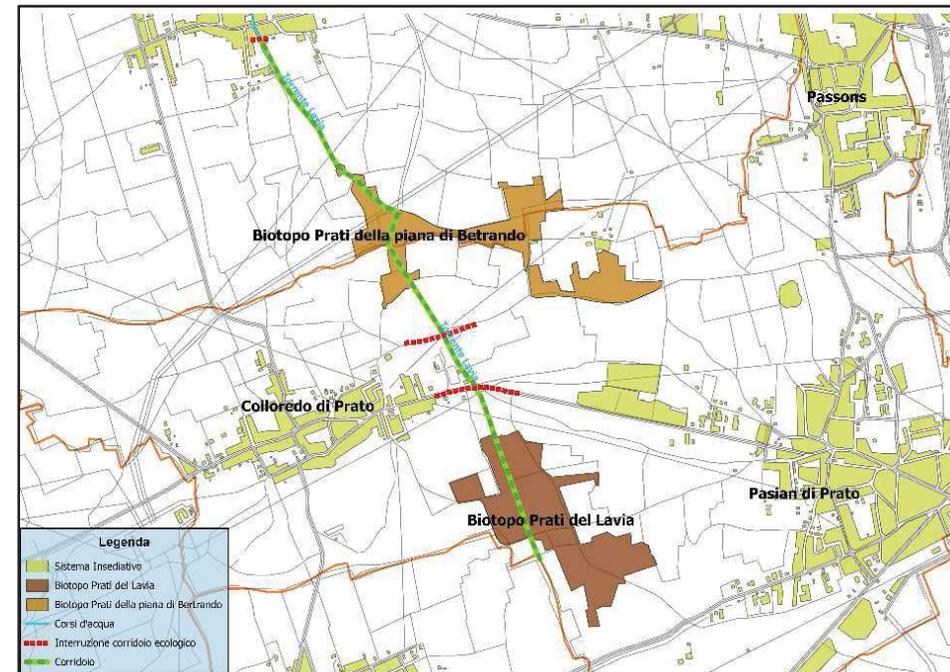
3. 4 CORRIDOIO ECOLOGICO CON FRATTURE



CORRIDOIO ECOLOGICO

L'asse ecologico principale all'interno del comune è quello del torrente Lavia, questo grazie alla copertura arborea che corre lungo le rive. La sua funzione di corridoio è interrotta in prossimità del passaggio di due strade (la **SP 60** e la **SP52**), ed a nord del comune dove il Lavia entra in centro a Martignacco.

La principale funzione di questo asse è quella di mettere **in comunicazione i due biotopi**, ruolo svolto egregiamente grazie alla maggior densità boscata all'interno di questi.



3.5 ECOPIAZZOLE

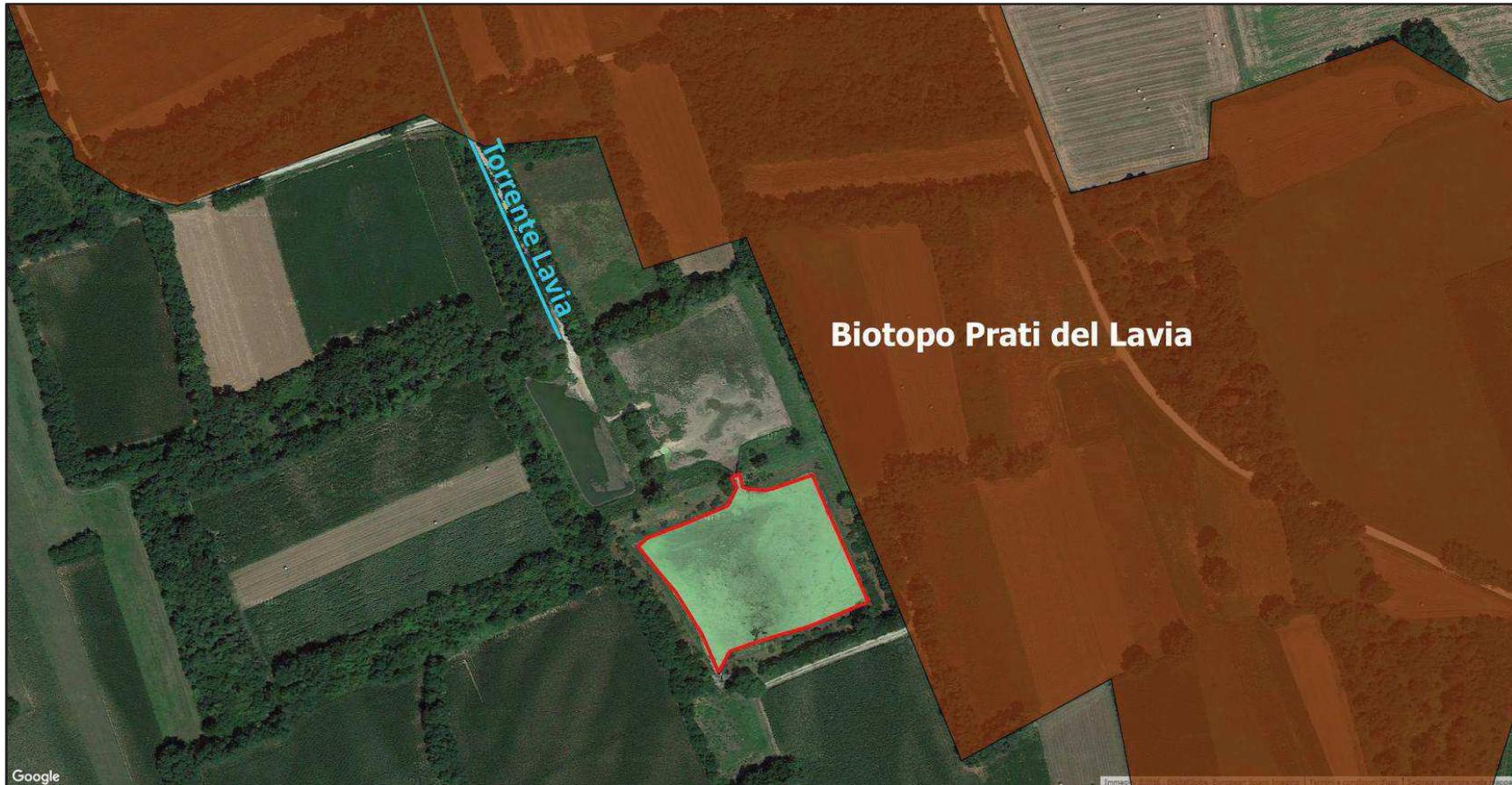


ECOPIAZZOLE

Nel comune sono presenti 3 ecopiazze distribuite in modo da garantire il servizio **in ogni frazione**. Sono localizzate perifericamente rispetto il tessuto urbano, quindi non impattano sulla vivibilità urbana.



3.6 CASSA D'ESPANSIONE



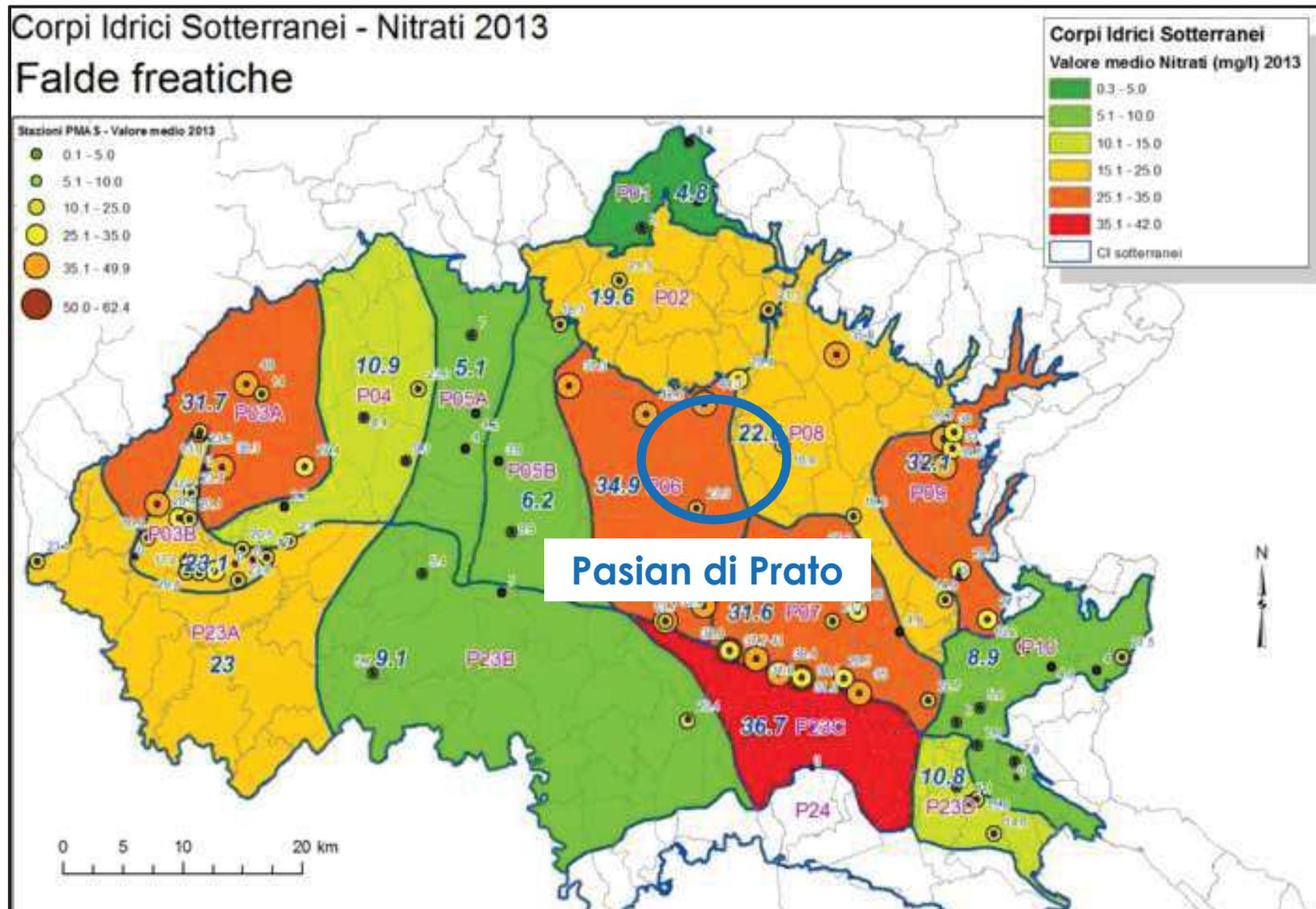
CASSA D'ESPANSIONE

In posizione adiacente al biotopo è presente una **cassa di espansione del Lavia** che per via della scarsa manutenzione ha portato a fenomeni di **eutrofizzazione** dovuti all'inquinamento da nitrati che coinvolge il corso d'acqua.

Nelle stagioni migratorie questo punto funge da ricovero per numerose specie avifaunistiche e di uccelli migratori.



3.7 INQUINAMENTO DA NITRATI



INQUINAMENTO DA NITRATI

La «direttiva nitrati» **fissa a 50 mg/l** la concentrazione oltre la quale le acque sotterranee sono da considerarsi inquinate da nitrati, definendo vulnerabili le zone di territorio che scaricano direttamente o indirettamente su tali acque. Anche per le direttive «acque sotterranee» (2006/118/CE) e «acque potabili» (98/83/CE) il valore limite di nitrati è pari a 50 mg/l.

La Commissione Europea, nell'ambito della direttiva nitrati, ha individuato **quattro classi di qualità per la valutazione delle acque sotterranee: 0-24 mg/l; 25-39 mg/l; 40-50 mg/l; > 50 mg/l**. Il valore di 25 mg/l rappresenta un “valore guida” al di sotto del quale, in caso di stabilità, la direttiva consente una periodicità più lunga del programma di controllo. La classe intermedia, 40-50 mg/l, è stata proposta per rispecchiare l'evoluzione di una stazione di monitoraggio in una zona “a rischio di superamento del livello a breve termine”. Le acque nelle quali vengono rilevate concentrazioni di nitrati maggiori di 50 mg/l sono considerate inquinate.

[Fonte: ARPA]

INQUINAMENTO DA NITRATI

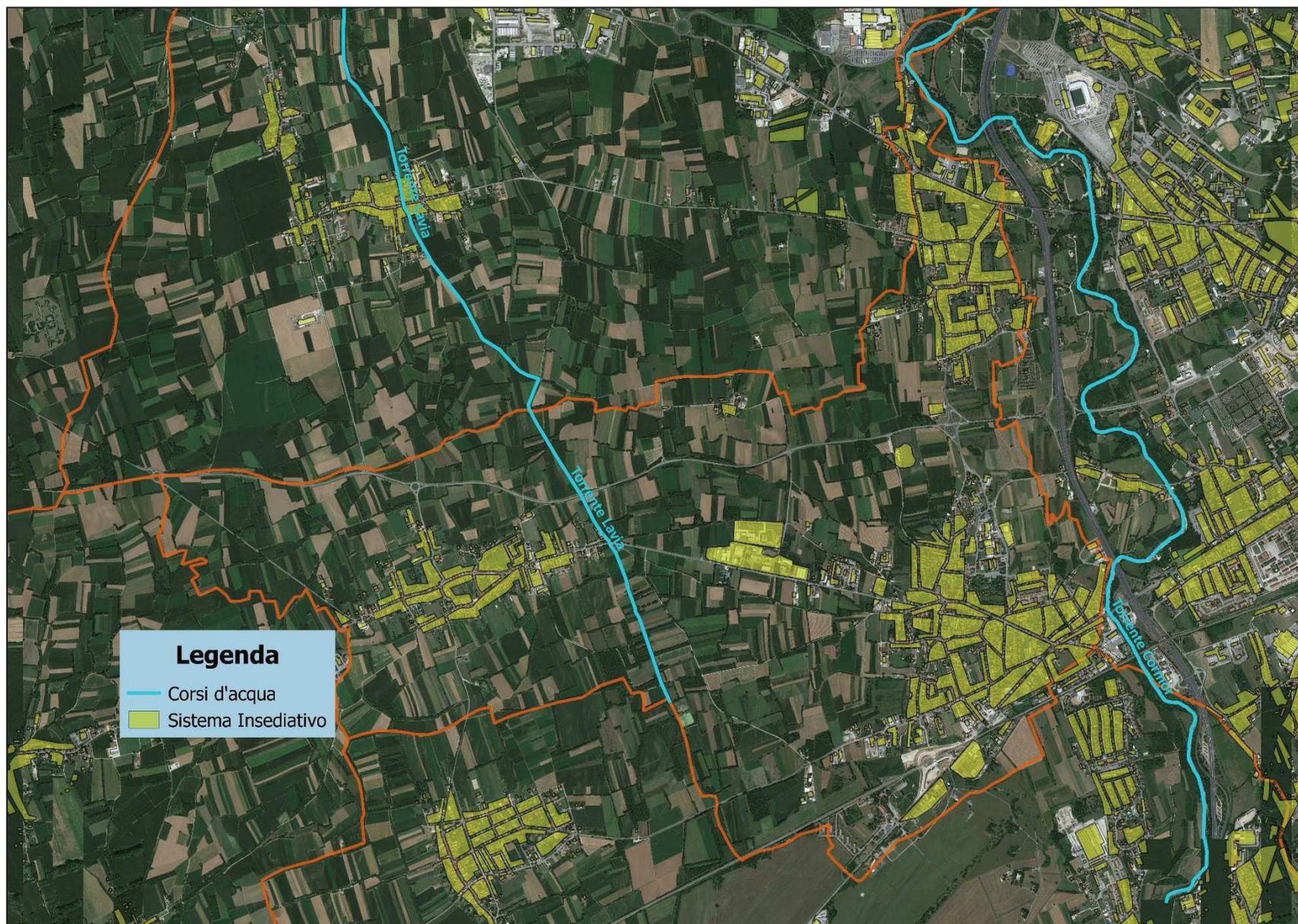
Come si evince a vista dai corpi d'acqua stagnanti o a flusso rallentato, nel comune di Pesian di Prato vi è una forte presenza di nitrati che derivano anche dai comuni soprastanti (i dati per il comune di Pesian di Prato nello specifico non ci sono).

Il valore limite di 50 mg/l di nitrati, definito dalla Commissione Europea e descritto nella slide precedente è stato più volte superato.

La carta di inquinamento freatico da Nitrati stilata dall'ARPA, mostrata in precedenza, delinea uno scenario di allerta per quanto riguarda l'inquinamento delle acque.

CODICE ISPRA	Prov.	Comune	Nickname	AREA STUDIO VULNERATA	Nitrati - contenuto medio annuo (mg/l)																		
					1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
GW6007	UD	Fagagna	Plasencis P1	A							37,0	43,2	36,9	43,0	34,4	35,2	38,7	51,0	46,6	45,1	40,0	42,7	56,6
GW6008	UD	Martignacco	Martignacco Lif P21	A														52,2	45,9	48,7	47,2	44,3	46,1

3.8 RETE IDROGRAFICA



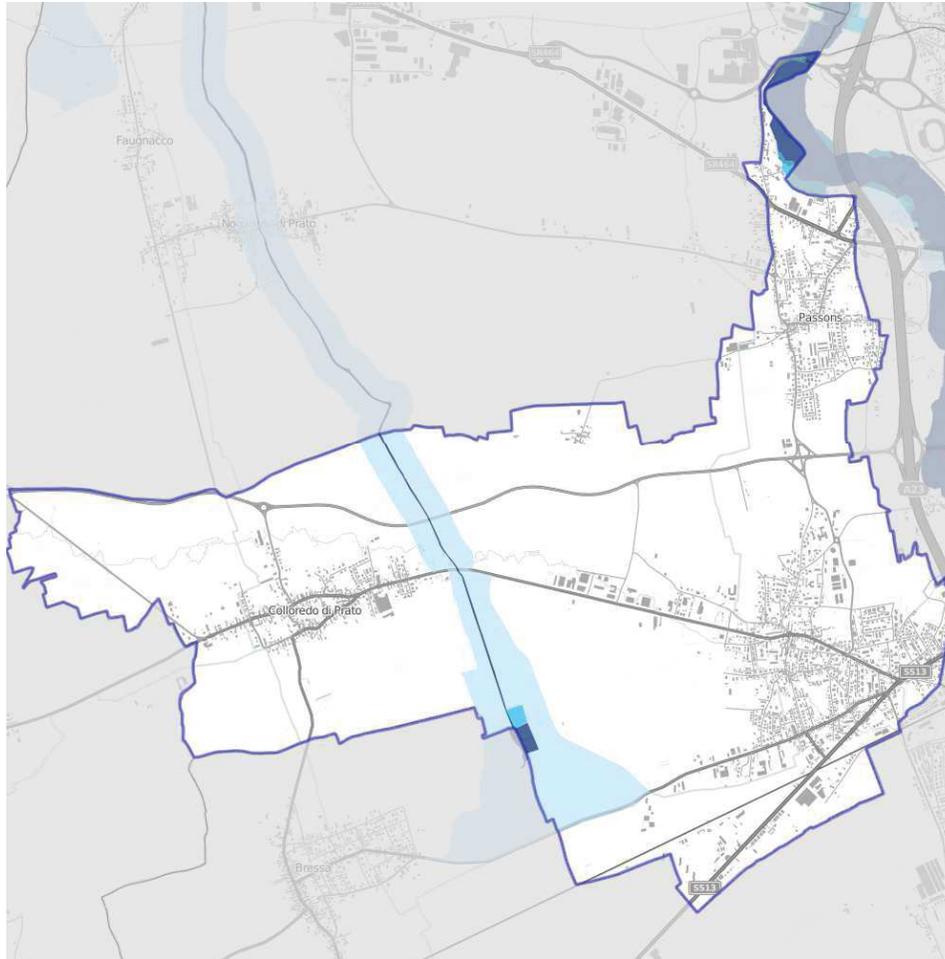
RETE IDROGRAFICA

Il comune di Pesian di Prato è attraversato dal torrente Lavia e dal torrente Cormôr. Entrambi sono corsi d'acqua di carattere torrentizio, per questo motivo, a meno che non si verificano precipitazioni essi risultano in secca.

Il torrente Lavia si infalda nelle casse di espansione atte ad attenuarne il rischio di esondazione. Da lì le acque raggiungono la falda freatica.



3.9 RISCHIO IDRAULICO



Il torrente Lavia è solito **esondare a seguito delle piene**, a causa delle sponde troppo basse. Inoltre la deposizione di strati argillosi in corrispondenza delle vasche rende più difficoltosa la filtrazione dell'acqua e il raggiungimento della falda.

Pericolosità idraulica

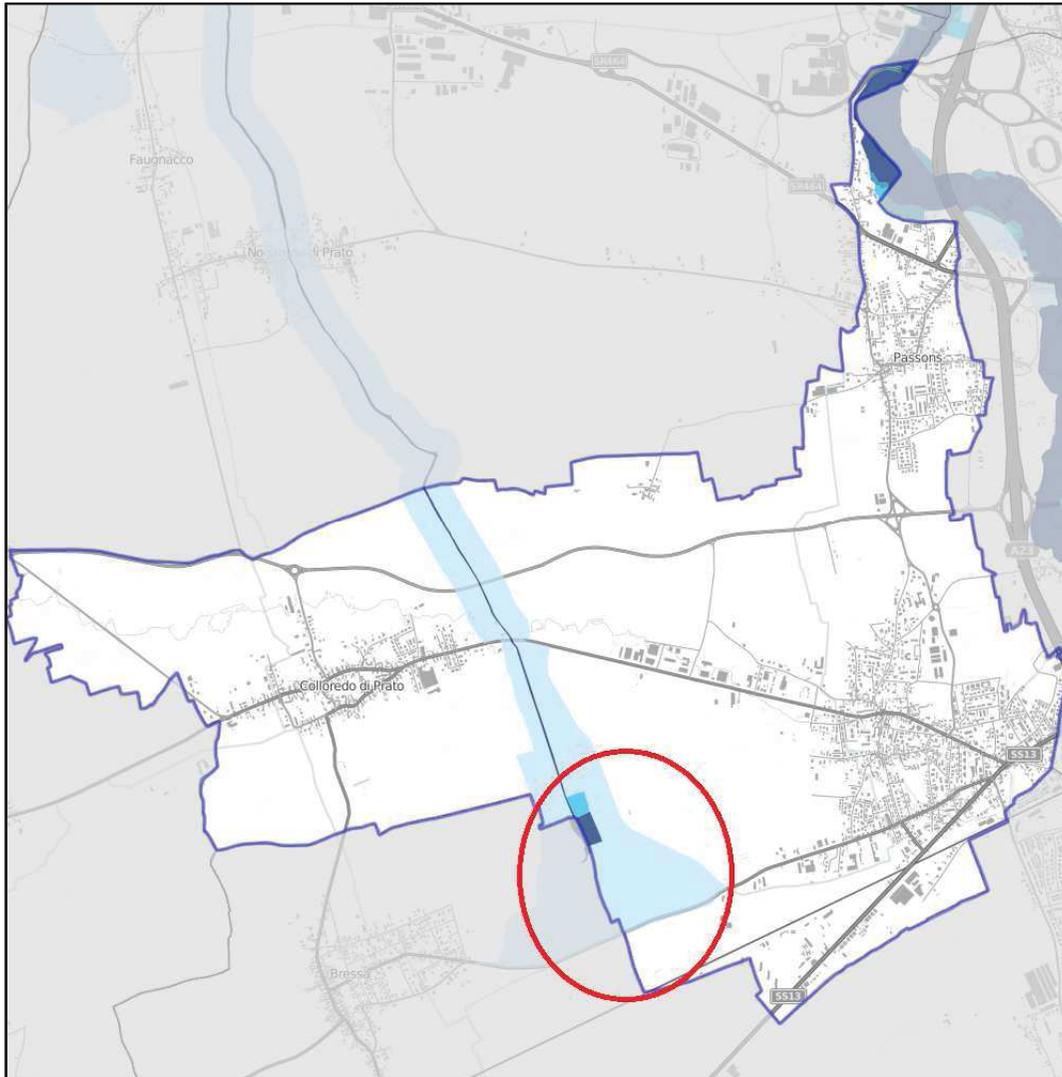
- Pericolosità alta
- Pericolosità bassa
- Alveo/aree con acqua
- Pericolosità media

ESONDAZIONI DEL LAVIA GENNAIO 2009



Campi allagati a ridosso della SP99

ESONDAZIONI DEL LAVIA GENNAIO 2009



In evidenza la zona coinvolta dalle esondazioni del Lavia nel **2009**. In questa occasione, come in altre, i **danni all'agricoltura** sono stati ingenti. **Le esondazioni sono molto frequenti, con cadenza quasi annuale.**

3.10 INQUINAMENTO ATMOSFERICO

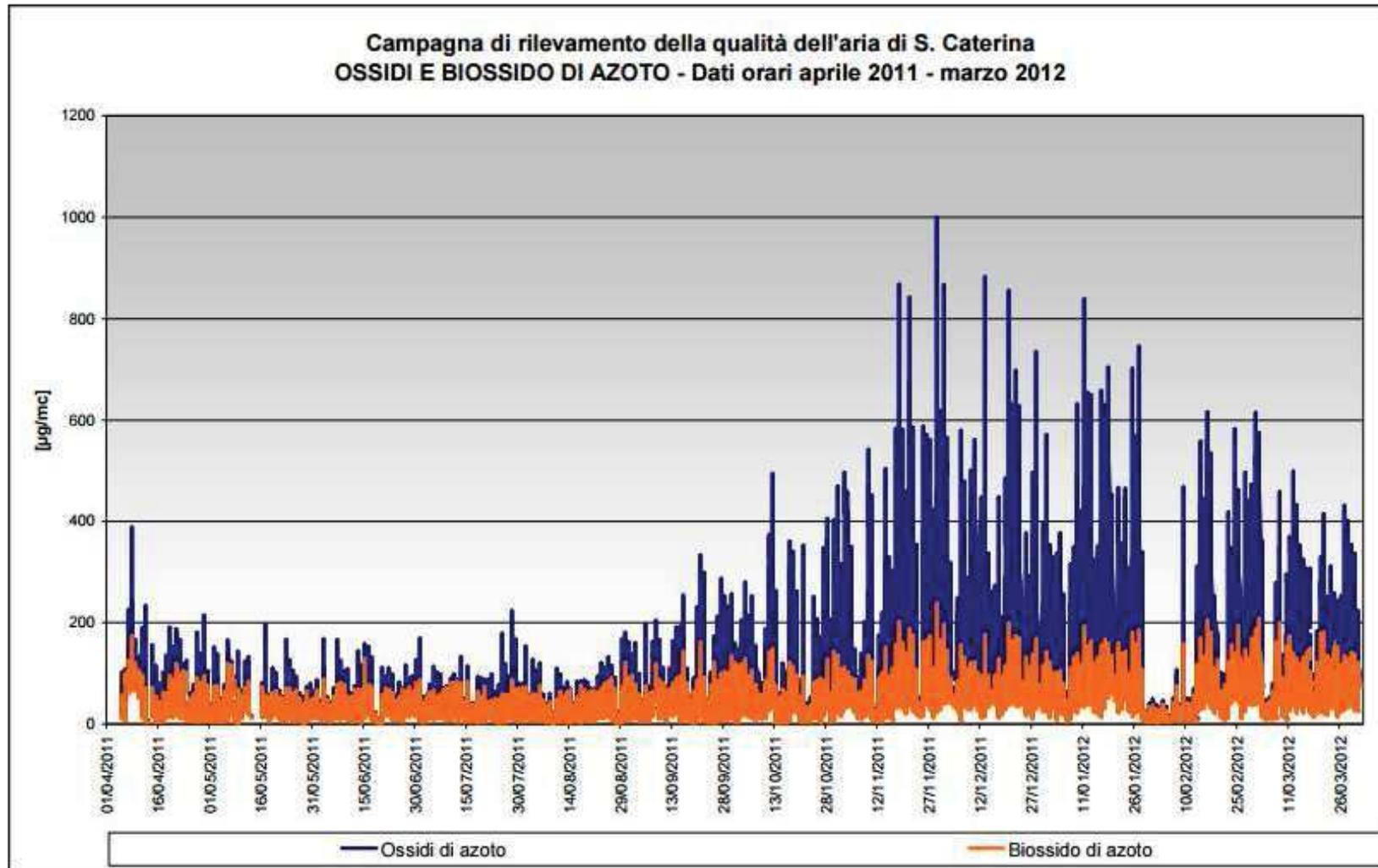


FIG. 2 – NO_x e NO₂ – Dati orari relativi a periodo marzo 2011 – aprile 2012.

INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Gli **alti livelli di ossidi di Azoto** rinvenuti in prossimità di Santa Caterina dall'ARPA sono dovuti all'alto traffico dei veicoli lungo la Pontebbana.

Il dato della media annuale del biossido di Azoto risulta pari a $44 \mu\text{g m}^{-3}$, quindi superiore al limite di $40 \mu\text{g m}^{-3}$ stabilito dal D. Lgs. 155/2010.

Questi dati sono sicuramente da riportare alla **vicinanza con la strada «Pontebbana»**.

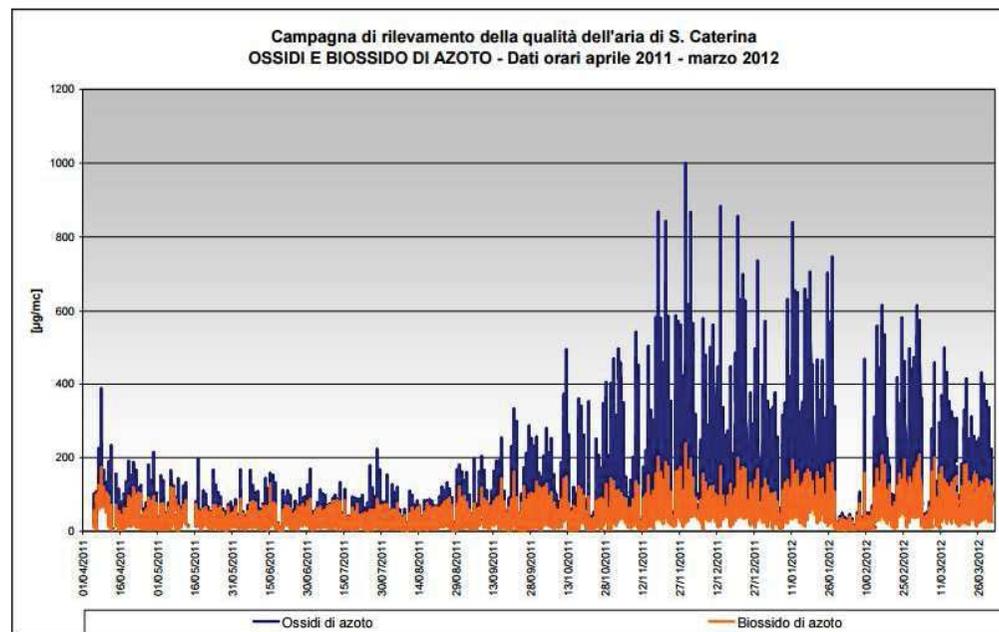


FIG. 2 – NO_x e NO_2 – Dati orari relativi a periodo marzo 2011 – aprile 2012.

3.11 ANALISI PRESTAZIONALE

QUALITÀ

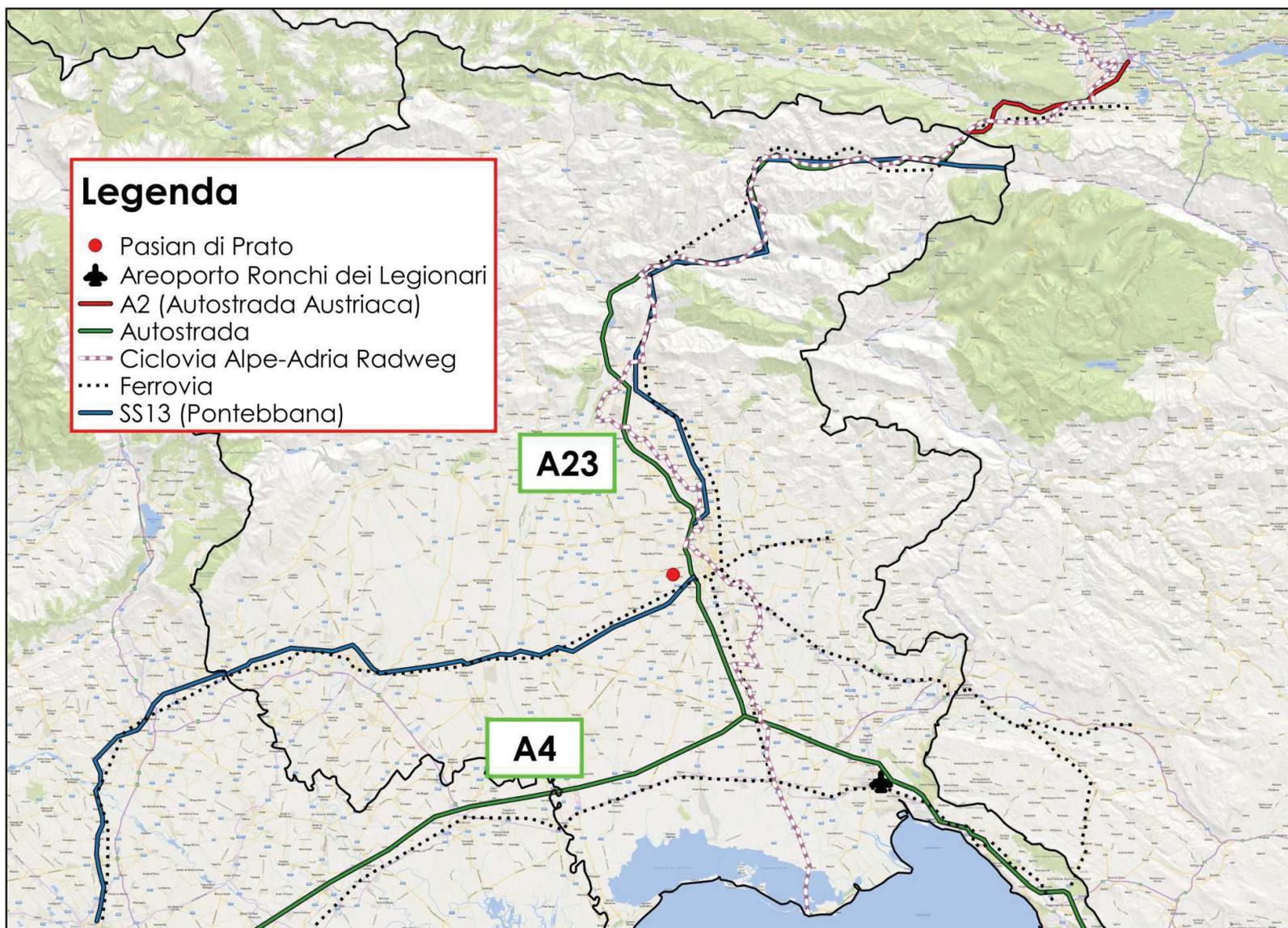
- I “Prati stabili” sono aree ad alta **biodiversità floristica e faunistica**. Sono salvaguardati e tutelati nel comprensorio dei due biotopi e del “Parco comunale”.
- Buona disponibilità di **aree verdi** urbane.
- **Strade rurali** di interesse paesaggistico.
- **Ecopiazze** accessibili e non visivamente impattanti.

CRITICITÀ

- **Vulnerabilità della rete idrografica** e del sistema di ritenuta: esondazioni del Lavia in seguito a intense precipitazioni.
- Inquinamento da **Nitrati**.
- La SP60 e la SP52 attraversano l’area dei “Prati stabili” interrompendo le **reti ecologiche**.
- Alta concentrazione di **gas inquinanti**
- **Frammentazione** delle superfici alberate

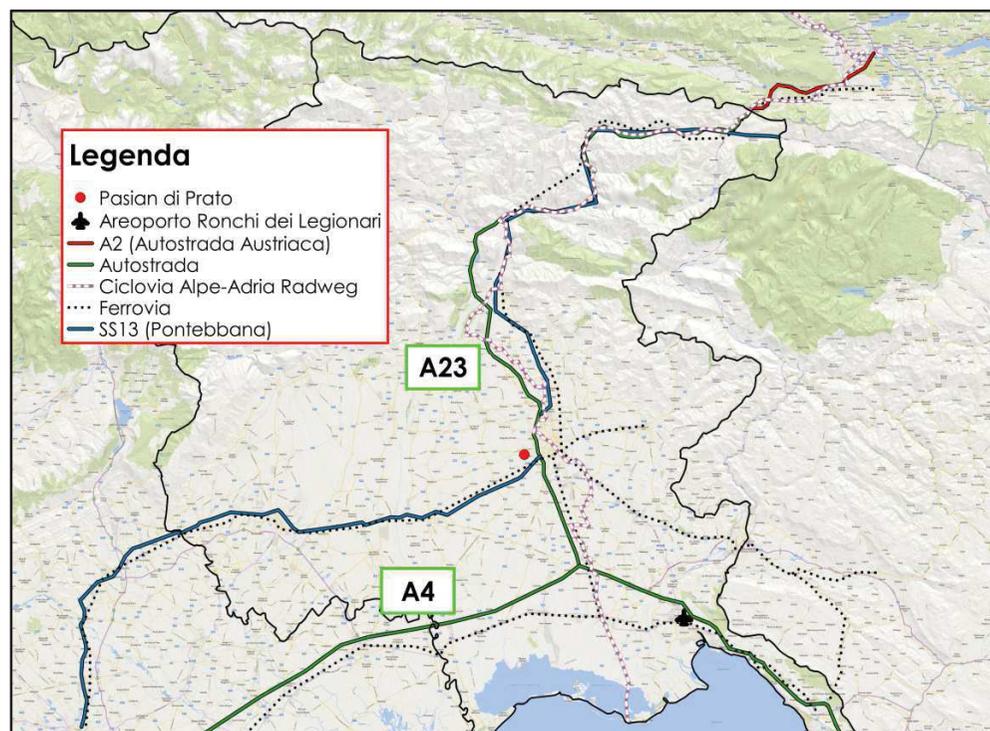
4. IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE

4.1 LIVELLO MACRO



LIVELLO MACRO

L'**A23** è facilmente accessibile e permette procedendo verso Nord di raggiungere facilmente l'Alto Friuli e la Carnia e imboccare anche l'**A2**, **autostrada austriaca** che permette il collegamento transfrontaliero con il Centro Europa. Verso Sud si può raggiungere la Bassa friulana e immettersi nell'**A4** che attraversa tutto il Nord Italia e offre la possibilità di arrivare a Trieste e sconfinare in Slovenia. Il passaggio nel comune della **SS13 (Pontebbana)** risulta essere un'importante asse viario che collega Pasion di Prato alla provincia di Pordenone, al Veneto e al Friuli Settentrionale.

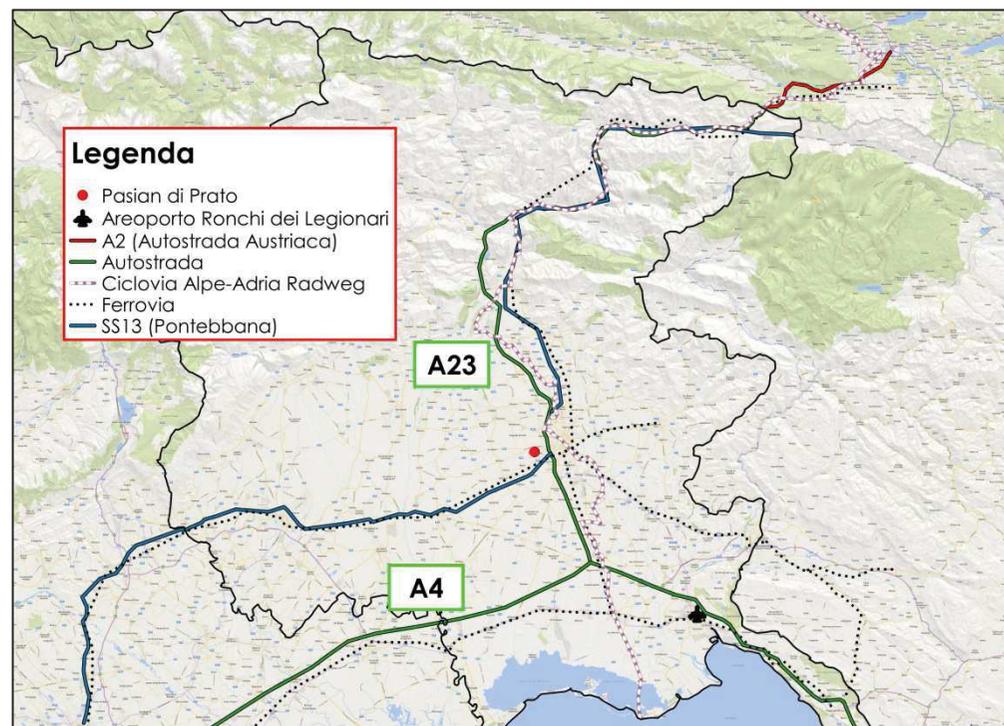


LIVELLO MACRO

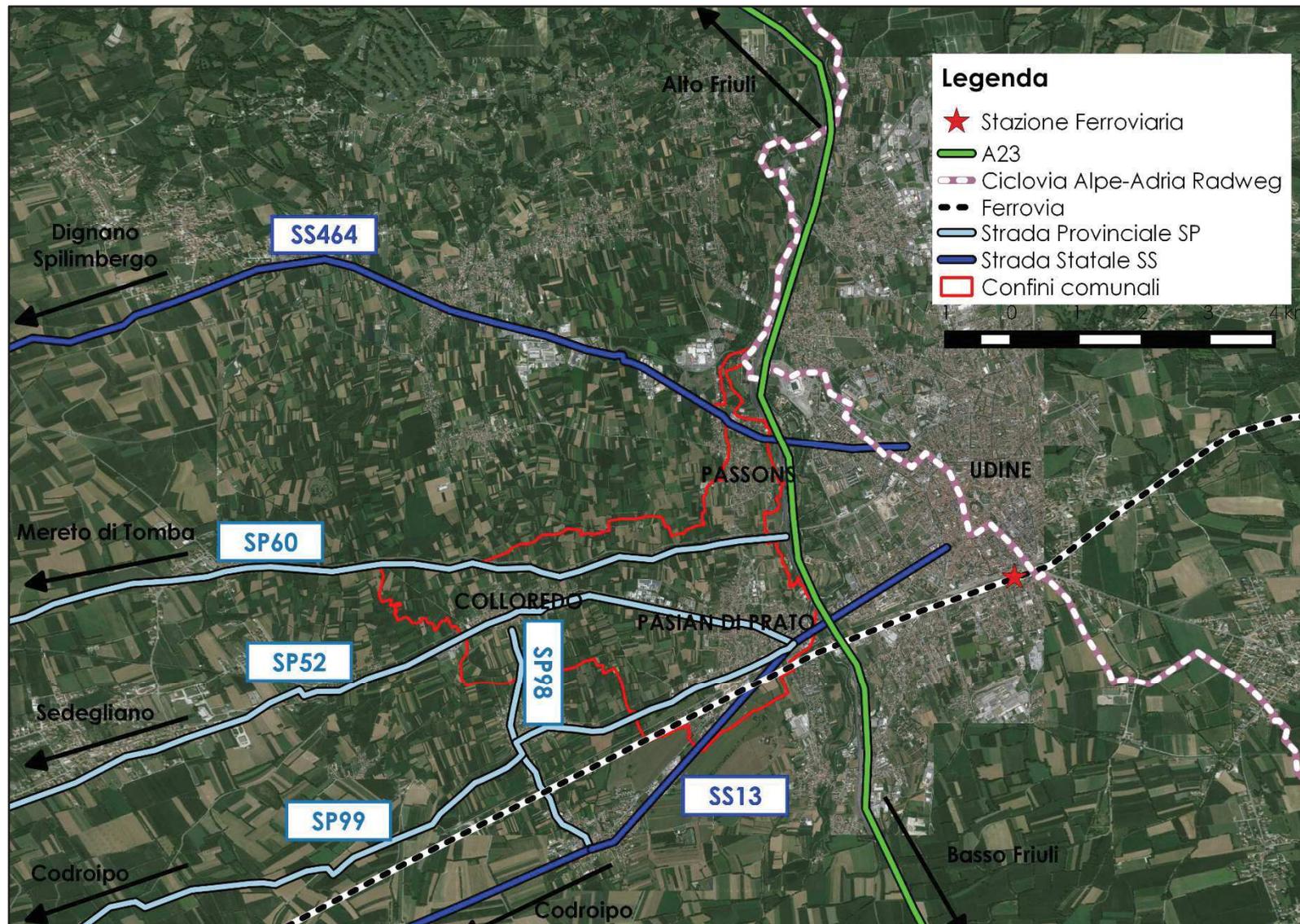
La **stazione dei treni di Udine** è anch'essa facilmente raggiungibile (5 km di distanza) e permette il collegamento intraregionale, extraregionale nazionale e transfrontaliero (Austria).

La **ciclovia “Alpe Adria Radweg”** che collega Grado a Salisburgo passa tangenzialmente al comune. I collegamenti ciclo-viari tra il Comune e il più vicino imbocco del parco del Cormôr, pur essendo buoni, possono per certi aspetti essere migliorati e potenziati.

In linea generale la posizione centrale del comune di Piasian di Prato nella Regione FVG e la vicinanza con Udine risultano essere degli enormi vantaggi dal punto di vista infrastrutturale. L'accessibilità alle attività produttive interne al Comune di Piasian di Prato è migliorata per la presenza di diversi snodi infrastrutturali.

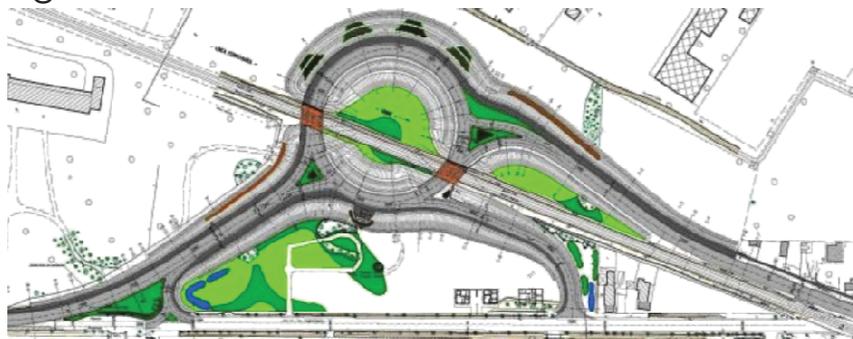


4.2 LIVELLO MESO

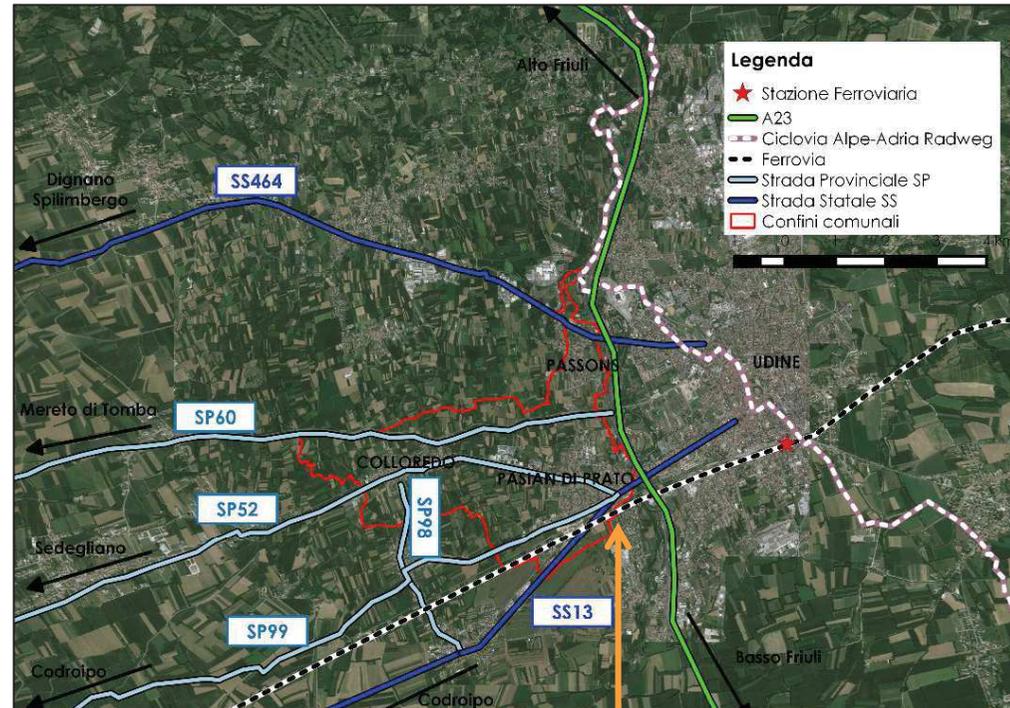


LIVELLO MESO

È presente un **buon collegamento con i comuni limitrofi**, grazie ad una fitta rete viaria composta da **strade provinciali e statali**. Per quanto riguarda la mobilità ciclabile, questa non è efficiente nel collegamento con Udine. Sono infatti presenti vari punti critici in cui l'attraversamento ciclabile è difficoltoso. L'accesso alla **ciclovia "Alpe Adria Radweg"**, in corrispondenza dell'"Ippovia" è migliorabile. La recente costruzione del **sottopasso ferroviario** a Santa Caterina, in prossimità del passaggio a livello, ha contribuito a snellire il traffico e a diminuire le emissioni. L'accesso **all'asse autostradale** è agevole.

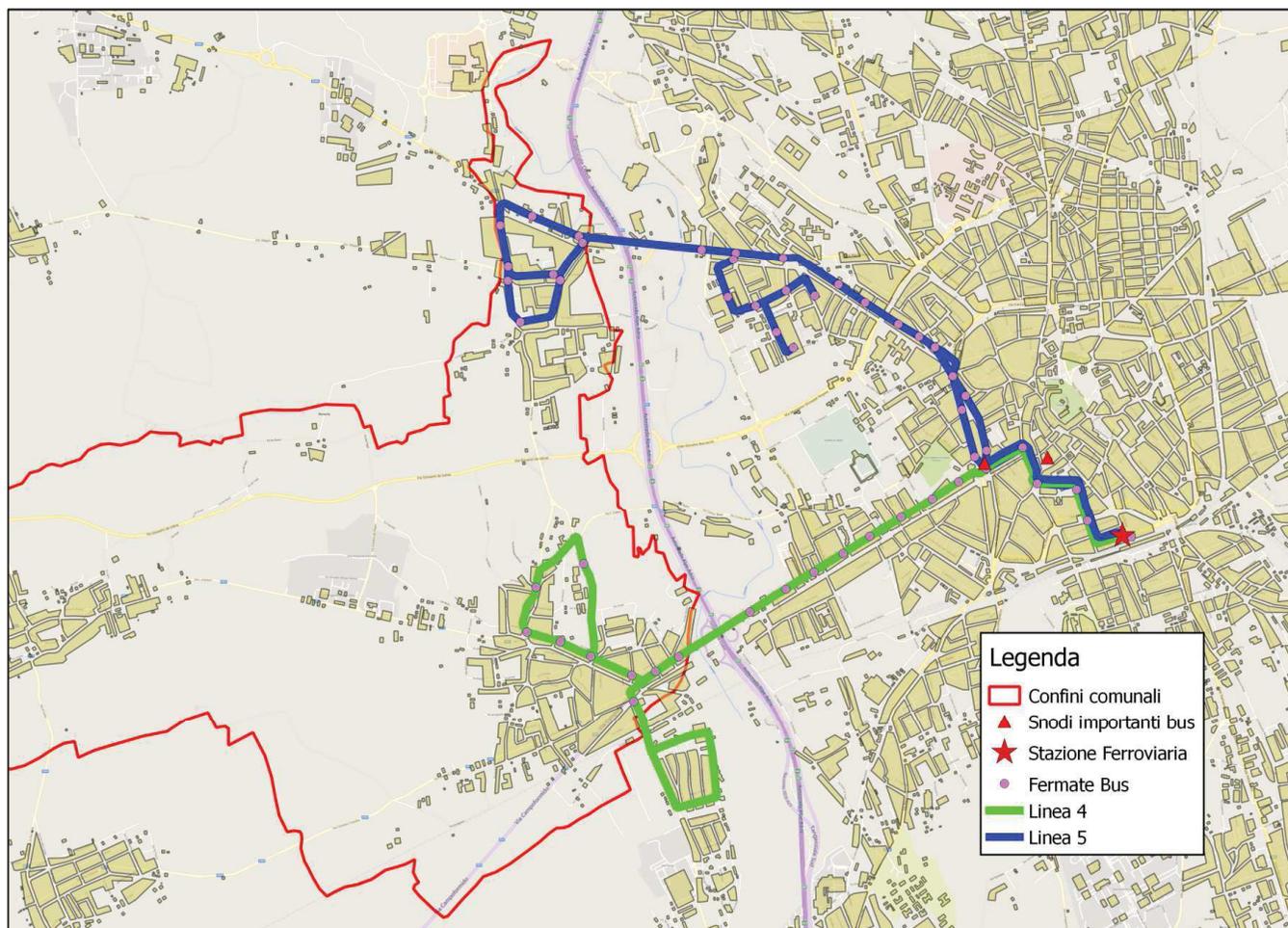


Progetto del Sottopasso ferroviario a Santa Caterina



Sottopasso ferroviario a Santa Caterina

LIVELLO MESO -TRASPORTI PUBBLICI



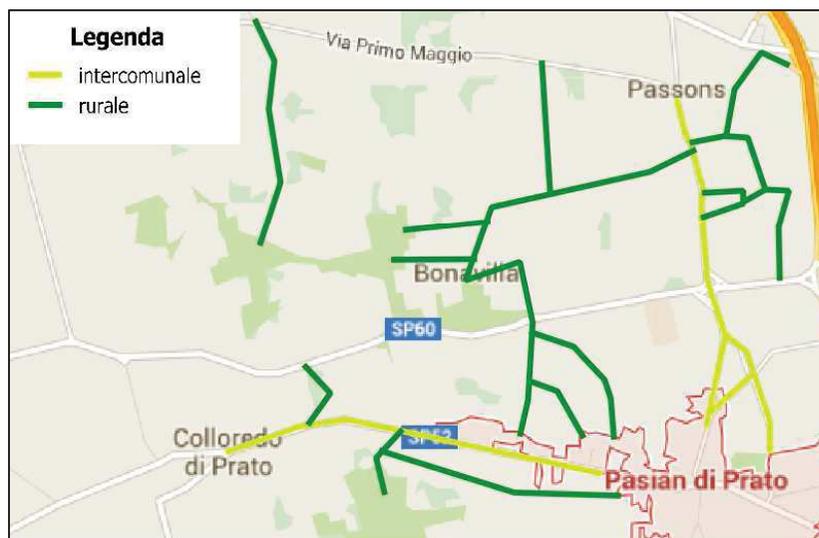
La rete dei trasporti pubblici è buona: il comune è collegato a Udine attraverso le **linee urbane** 4 e 5 e attraverso le **linee extraurbane** Udine-Sedegliano e Udine-Portogruaro.

4.3 LIVELLO MICRO

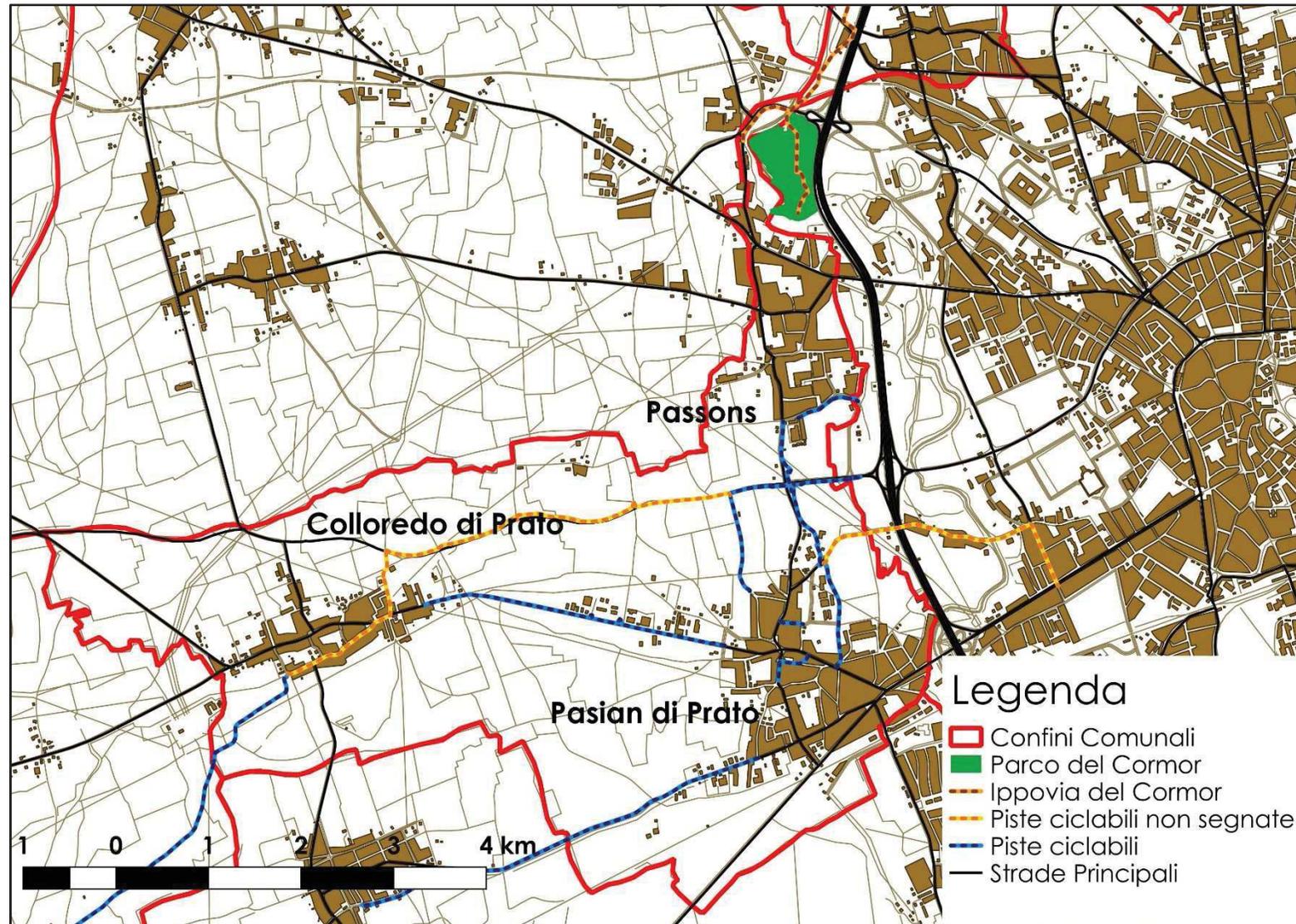


LIVELLO MICRO

Le frazioni del comune sono collegate da strade principali che consentono una **buona mobilità**. Ad esempio la strada che collega Passons a Pasián di Prato si interseca alla SP60 in uno **svincolo a sottopasso** che agevola lo scorrimento del traffico tra una frazione e l'altra. Da notare **il ricco patrimonio stradale** di strade rurali, che è presente nella campagna pasianese ed anche nei Biotopi. Molti di questi percorsi sono a tratti interrotti dalle infrastrutture più moderne. Tuttavia rappresentano una **buona base per la valorizzazione dei Biotopi** e la realizzazione di percorsi cicloturistici.



PISTE CICLABILI



Le piste ciclabili hanno una buona copertura intracomunale, interrotta solamente a tratti nei centri storici.

PISTE CICLABILI

I **collegamenti cicloviari con Udine** sono molto pericolosi.

A Destra, il passaggio ciclabile del Cormôr Basso che al momento rientra nella categoria "Pista ciclabile non segnata".

In Basso, Via S. Caterina, continuazione della Pontebbana, strada al momento più utilizzata dai ciclisti per raggiungere Udine.



4.4 ANALISI PRESTAZIONALE

QUALITÀ

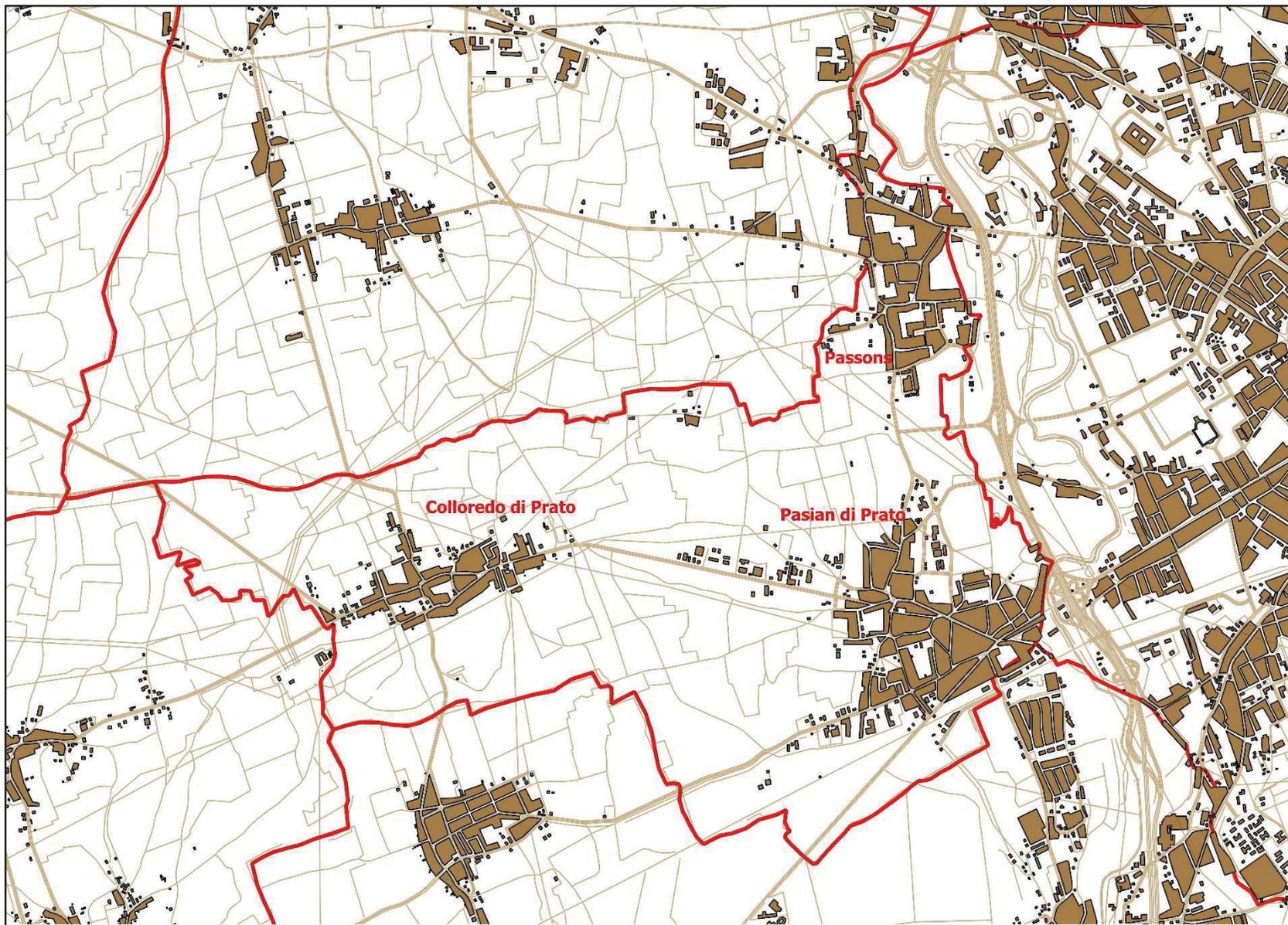
- Buon collegamento viario e facile accesso alla rete autostradale tramite **A23**.
- Efficiente servizio di **trasporti pubblici** che collega i diversi centri abitati del comune a Udine.
- Buon **collegamento ciclabile** intracomunale.
- **Sottopassaggio** di Via S. Caterina in corrispondenza della ferrovia.

CRITICITÀ

- **Trasporto pesante** in corrispondenza di via S. Caterina, continuazione della Pontebbana, rende la mobilità lenta e i passaggi pedonali pericolosi.
- **Forte impatto acustico** dell'autostrada A23.
- Assenza di un **collegamento ciclabile con Udine** e cattiva messa in rete dei percorsi cicloturistici **intercomunali** e con la Ciclovía "Alpe Adria Radweg".
- **Vulnerabilità della rete idrografica** e del sistema di ritenuta: esondazioni del Lavia in seguito a intense precipitazioni.
- Inquinamento da **Nitrati**.
- La SP60 e la SP52 attraversano l'area dei "Prati stabili" interrompendo le **reti ecologiche**.
- Alta concentrazione di **gas inquinanti**

5. IL SISTEMA INSEDIATIVO

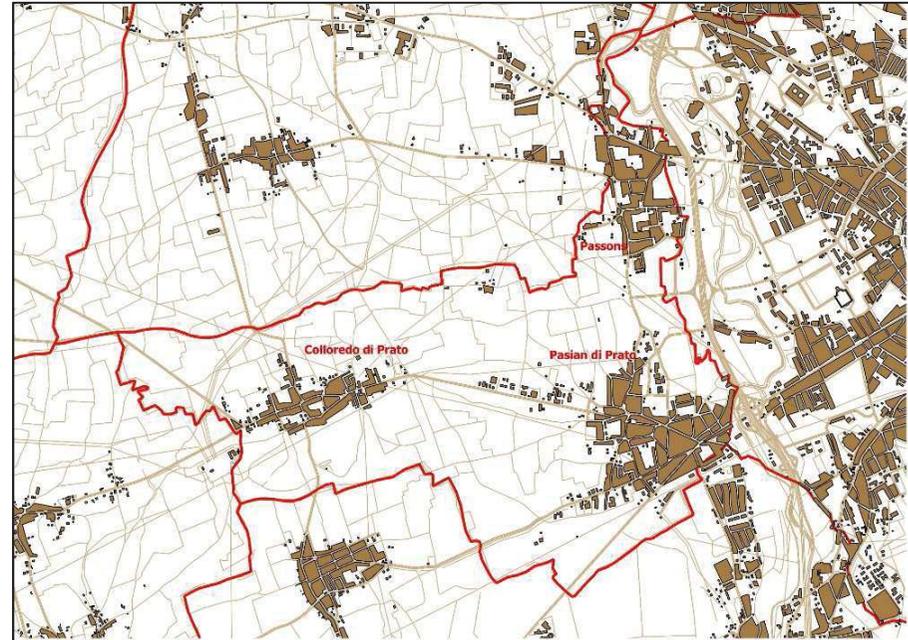
5.1 SISTEMA INSEDIATIVO



SISTEMA INSEDIATIVO

L'assetto urbanistico di **Pasian di Prato** si sviluppa per agglomerati che partendo dalla piazza della chiesa si irradiano lungo le strade principali che portano verso le frazioni di Colloredo e Passons. Il nucleo storico anche se rimodernato conserva la fisionomia del borgo friulano con costruzioni basse, a due o tre piani, semplici nella composizione architettonica, sobrie nelle decorazioni ma allo stesso tempo solide nelle strutture e funzionali. All'intorno il paese si è allargato gradatamente con continuità. Piccoli condomini, villette a schiera si sono integrate con l'ambiente circostante.

Passons si sviluppa lungo la diretrice principale di Via Dante che è caratterizzata dalla presenza di strutture tipiche del borgo friulano. Da via Dante dipartono arterie minori che ospitano case moderne e anche vile a schiera.



A **Colloredo** la struttura è analoga a quella di Passons, ma è presente anche la grave problematica dello spopolamento del centro storico. Sempre più corti e strutture storiche vengono abbandonate e per questo si stanno lentamente degradando.

EDIFICI ABBANDONATI A COLLOREDO



A Colloredo di Prato sono presenti svariati edifici e corti abbandonate. Gli edifici nelle foto, che danno sulla strada principale del paese, Via Udine, ben esemplificano la tendenza generale del Centro Storico di Colloredo.

Questo fenomeno è dovuto a:

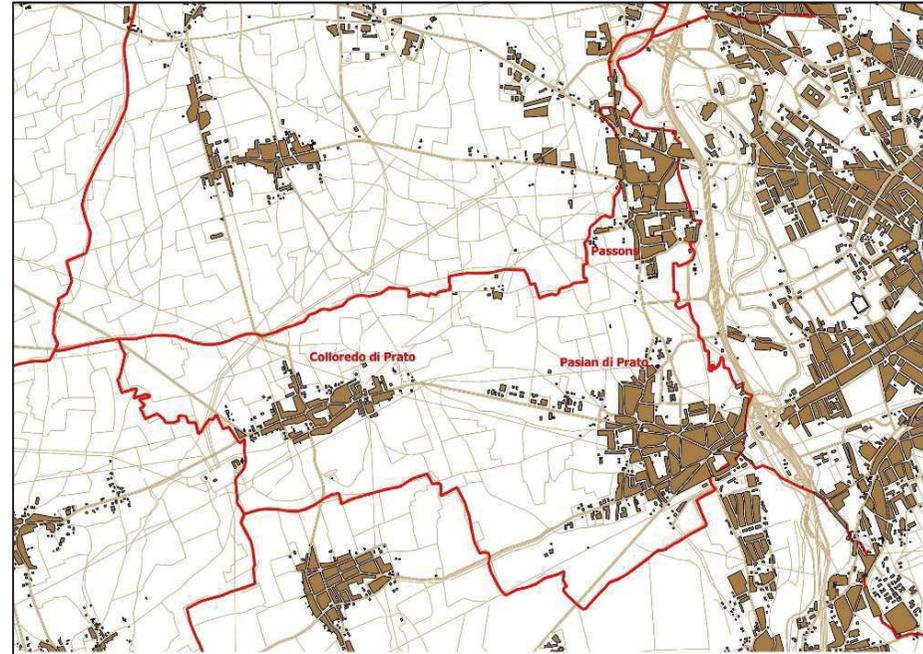
- Alti costi di ristrutturazione
- Frazionamento delle proprietà tra più eredi dei beni
- Crisi economica
- Decrescita demografica nel comune degli ultimi anni (vedi demografia)

Fonte: Comune di Pesian di Prato

SISTEMA INSEDIATIVO

Il nucleo abitato di **Bonavilla**, nonostante l'ampio tasso di espansione urbanistica degli ultimi decenni, ha mantenuto la sua fisionomia e risulta essere un pregevole esempio di borgo rurale tipico del medio Friuli immerso nella campagna. Nonostante questo la valorizzazione del borgo non è sufficiente ed è ostacolata da una progettazione urbanistica, non abbastanza restrittiva, che ha permesso recentemente l'edificazione di una villa moderna che si distacca moltissimo dallo stile proprio del Borgo di Bonavilla.

Ben diversa è la situazione di **Santa Caterina** dove l'abitato, disposto ai lati della statale 13 e all'inizio del secolo limitato a poche case, si configura sempre di più quale sobborgo della città con palazzi di grandi dimensioni, negozi e locali pubblici. La piccola chiesa da cui la località prende il nome si distingue ormai a fatica.



È inoltre importante considerare come il tessuto urbano pasianese sia un continuo con quello di Udine in prossimità di Santa Caterina. L'unica divisione che intercorre tra i due comuni in questo punto è costituita dal Torrente Cormôr.

RISCHIO DI PERDITA DI VALORE PAESAGGISTICO A BONAVILLA

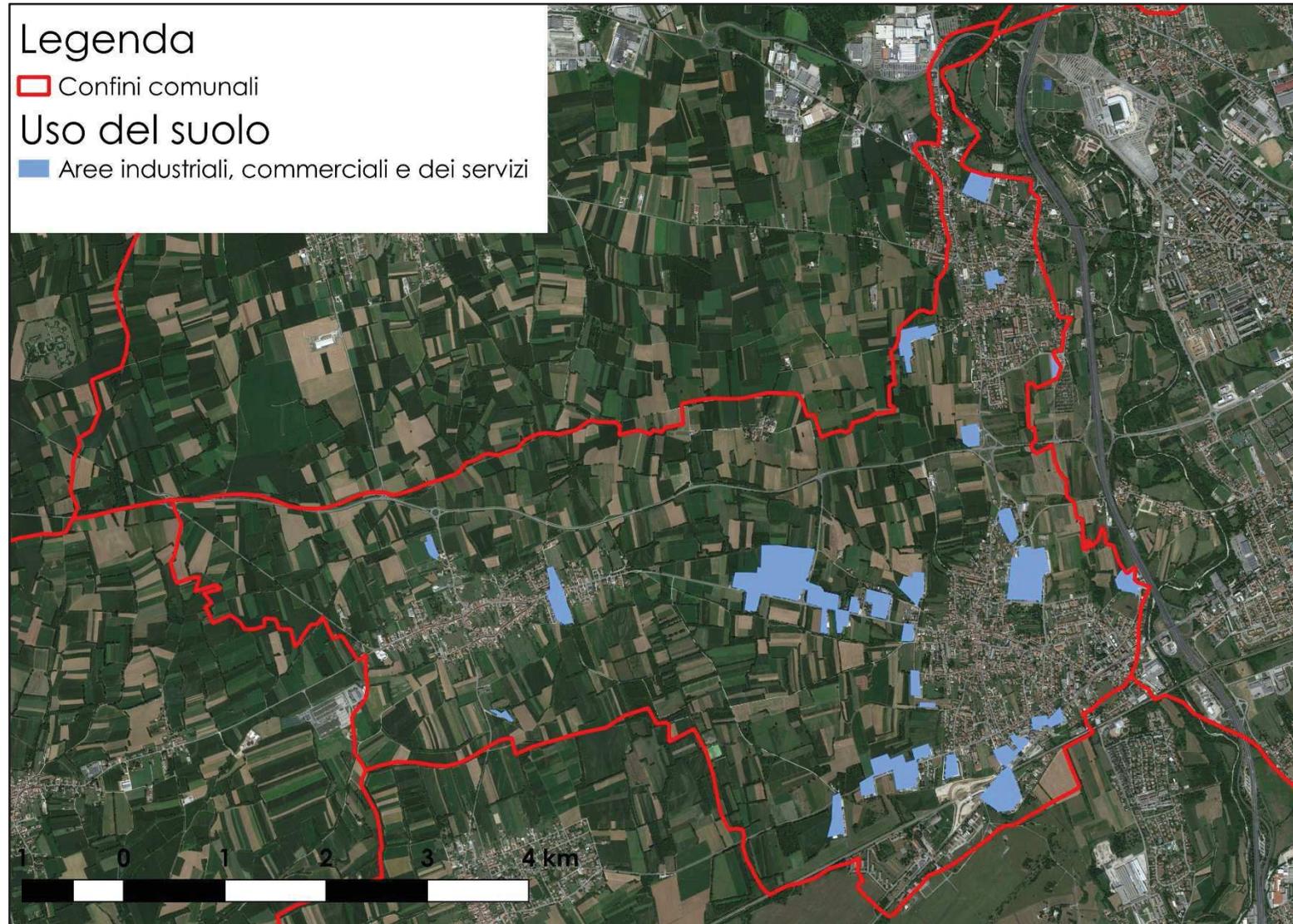


Caseggiato tipico di Bonavilla



Villa moderna in fase di edificazione

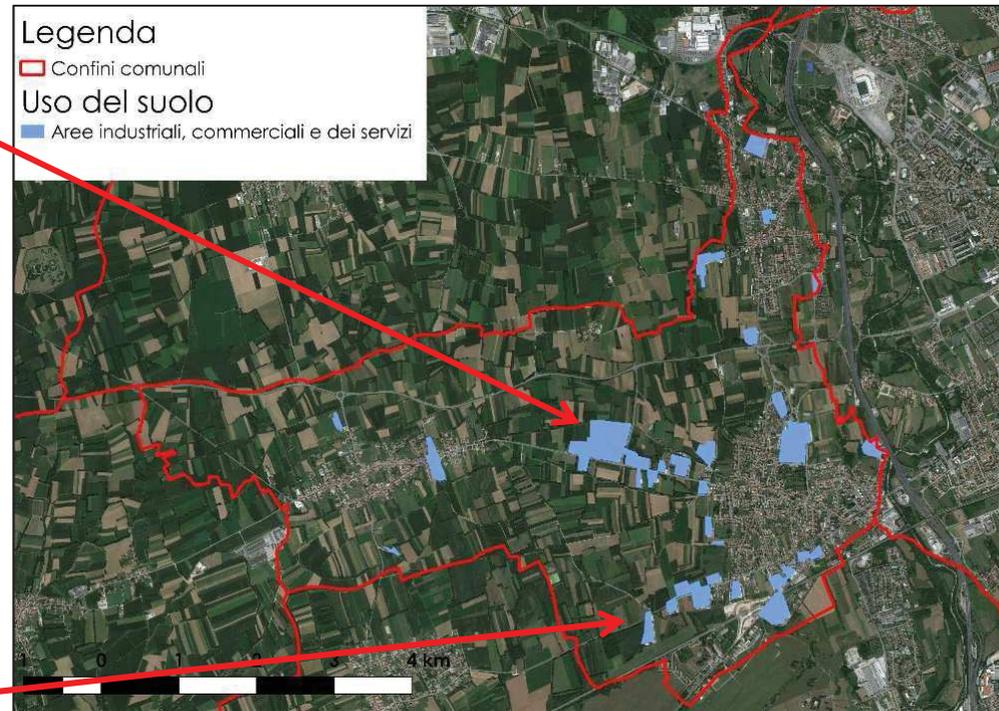
5.2 AREE INDUSTRIALI, COMMERCIALI



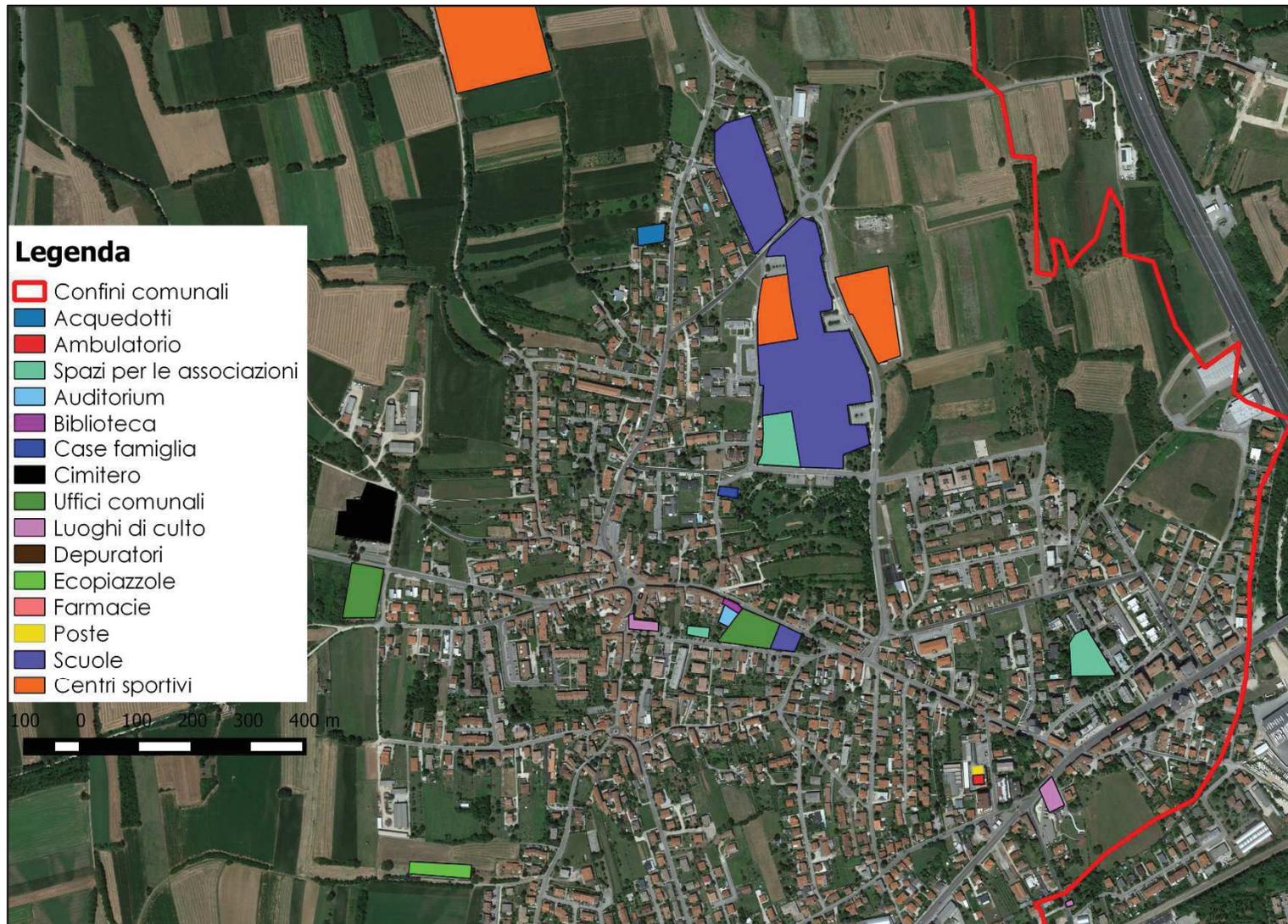
AREE ARTIGIANALI

La **Zona Artigianale Pasianese (Z.A.P.)** è situata in posizione periferica rispetto all'abitato, ciò nonostante risulta facilmente accessibile e non visivamente impattante. Al suo interno è suddivisa in lotti adiacenti sfruttando al meglio l'occupazione del suolo.

Un'altra area densa di strutture commerciali è quella contigua alla **Pontebbana**.



5.3 SERVIZI - PASIAN DI PRATO



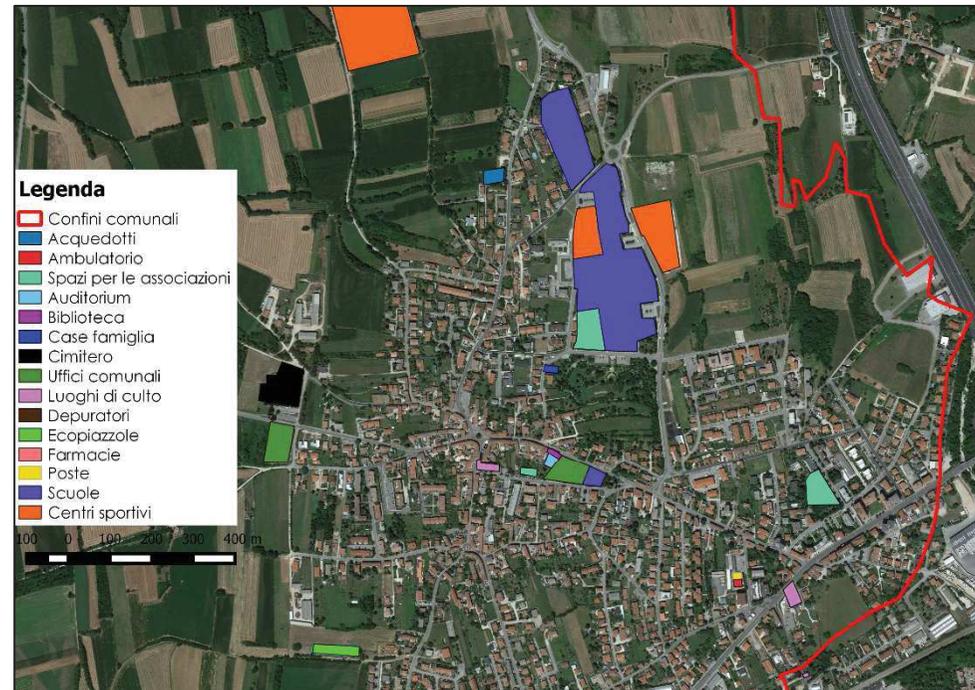
SERVIZI - PASIAN DI PRATO

La frazione di Pasian di Prato è la più fornita dal punto di vista dei servizi, vi sono localizzati gli **uffici comunali** ed il **centro scolastico** più grande del comune, comprendente Scuola dell'Infanzia, Scuola Elementare, Scuola Media e Scuola Superiore E.N.A.I.P..

A fianco alle scuole è presente il centro **"La nostra famiglia"**, un importante ente che opera a livello sanitario, scolastico, familiare, lavorativo e sociale.

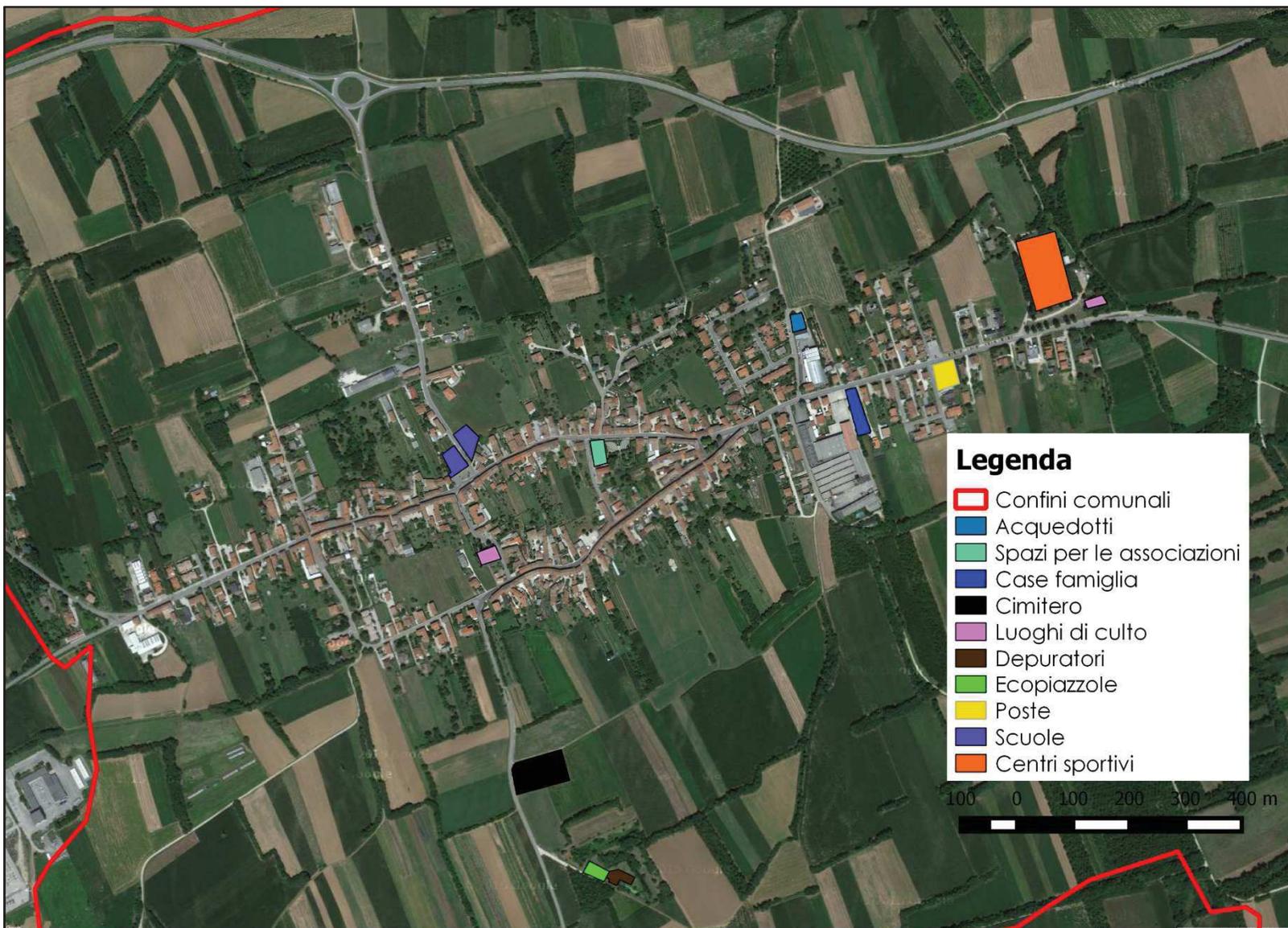
Sono offerti **servizi sanitari** mediante la presenza di un ambulatorio medico e due farmacie. Svariate sono le **sedi associative**.

Le aree adibite alla pratica dello **sport** sono molteplici, il Palasport e il Campo di calcio sono due esempi di pregio.



In generale la vicinanza con Udine risulta molto favorevole per quanto riguarda l'offerta di servizi agli abitanti del comune di Pasian di Prato. Nel contempo le attività commerciali situate nei centri storici hanno difficoltà a vincere la concorrenza con le grandi reti di distribuzione e di servizi presenti a Udine.

5.4 SERVIZI - COLLOREDO

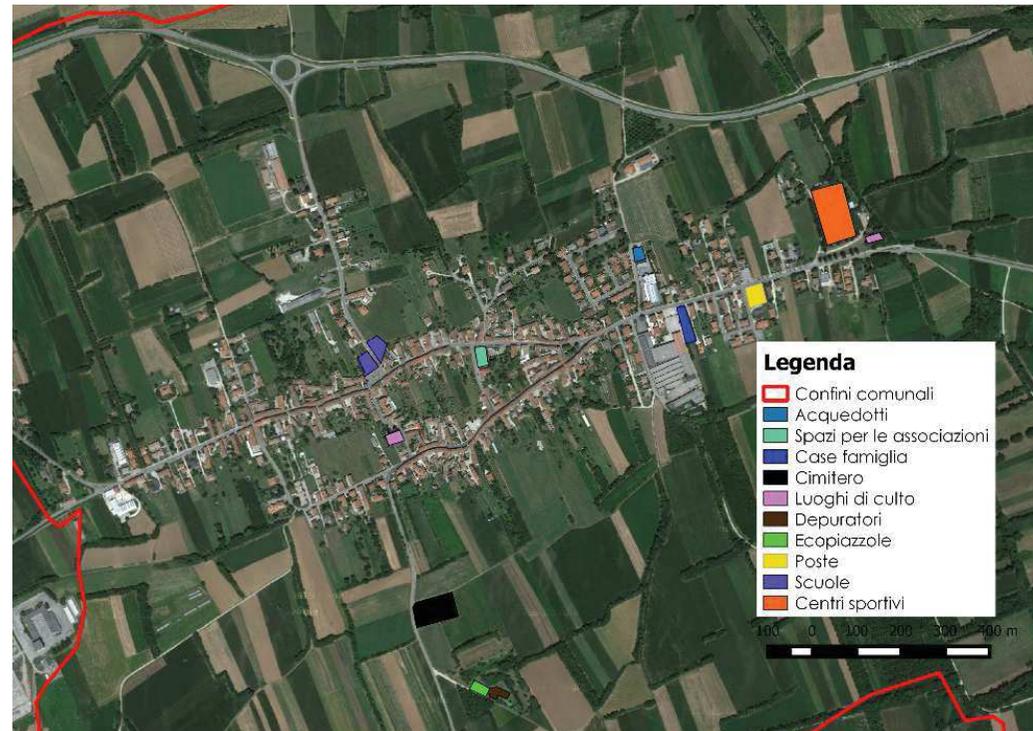


SERVIZI - COLLOREDO

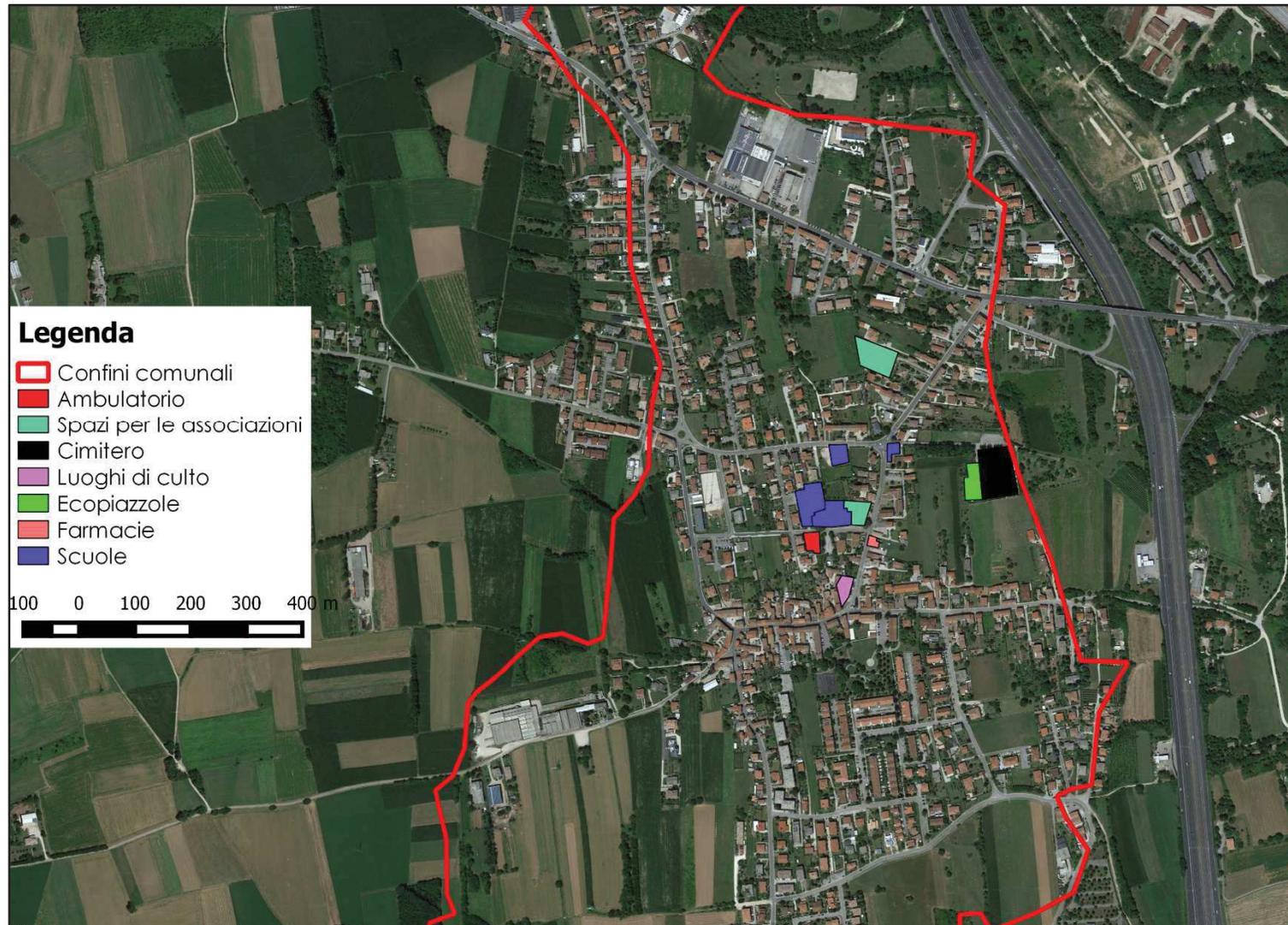
La frazione di Colloredo è meno popolata e dispone di minori servizi.

Nonostante questo, è dotata anch'essa di un **comprensorio scolastico** formato da Scuola dell'Infanzia e Scuola Elementare.

Sono inoltre presenti una **casa famiglia**, una **scuola di musica**, un **centro sportivo** con campo da calcio regolamentare le Poste e lo spazio del "Polifunzionale" adibito a **spazio sociale** per le associazioni del paese.

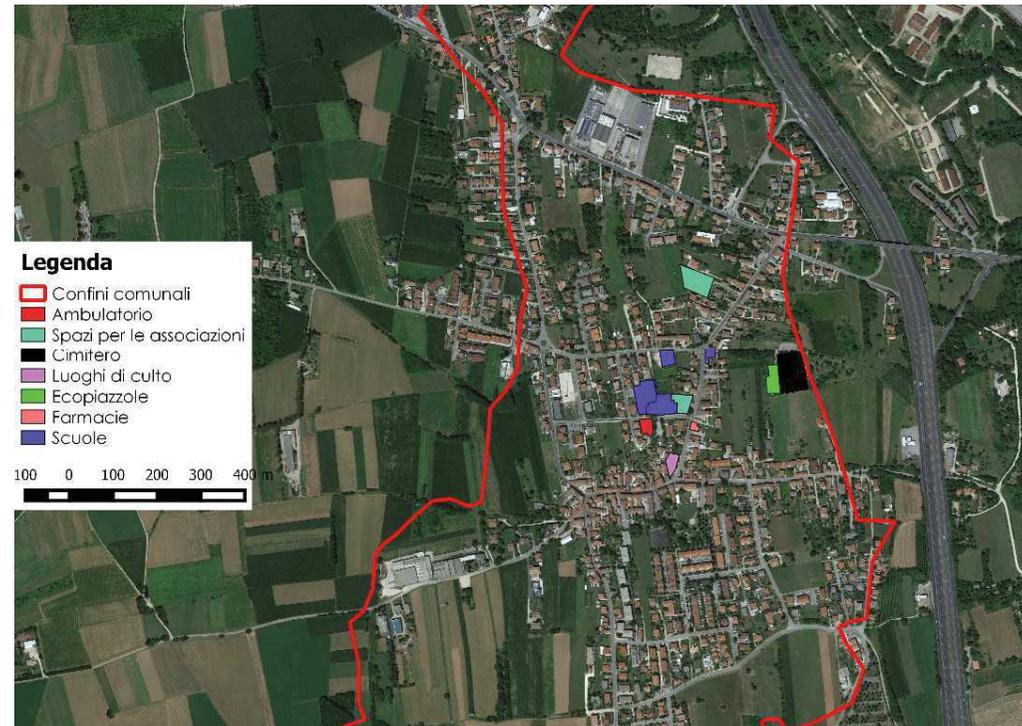


5.5 SERVIZI - PASSONS

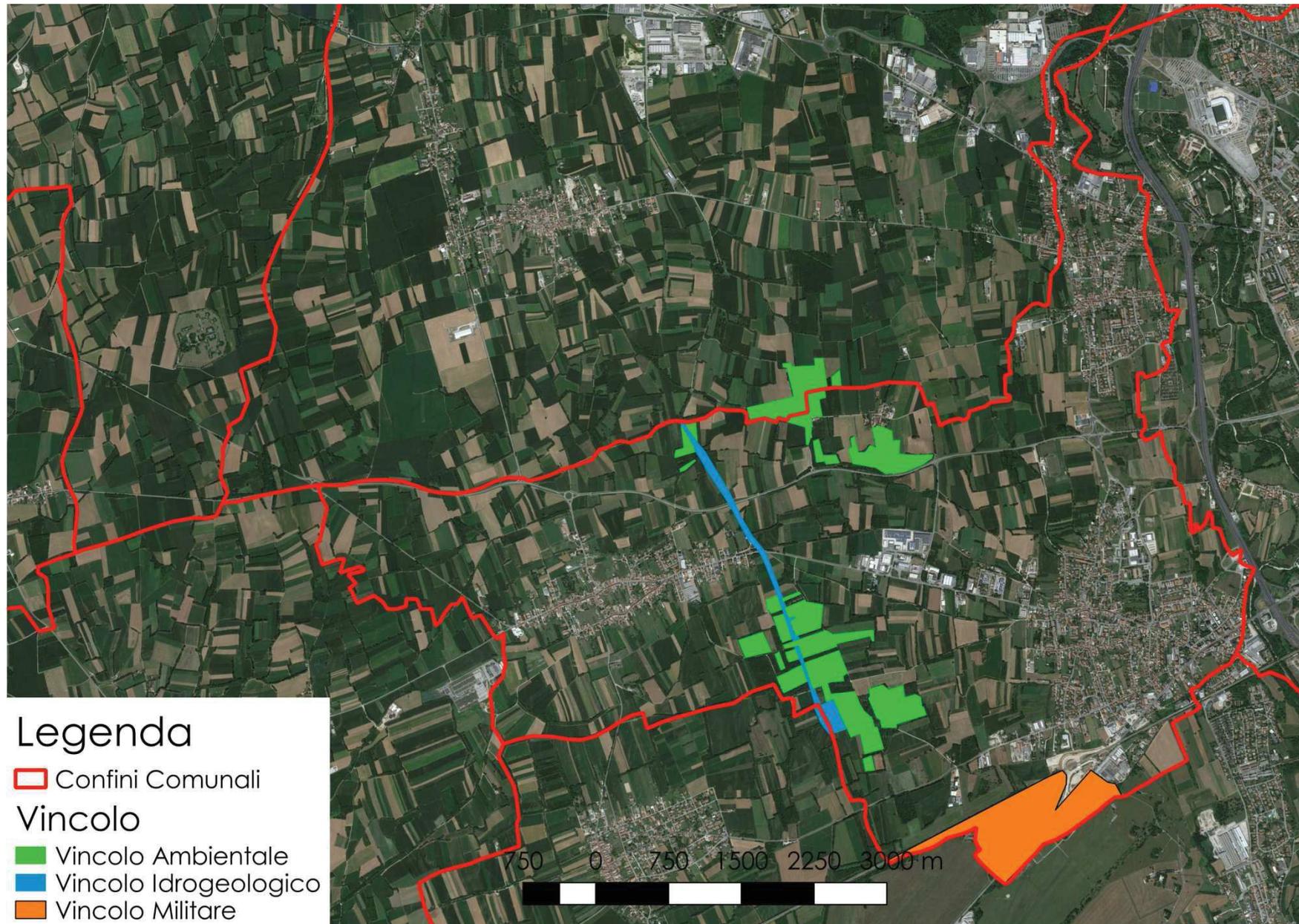


SERVIZI - PASSONS

I **servizi scolastici** sono costituiti da un asilo nido, una scuola dell'infanzia e una scuola elementare. Sono inoltre presenti una scuola di musica, vari **spazi associativi**, un **ambulatorio medico** e una **farmacia**.



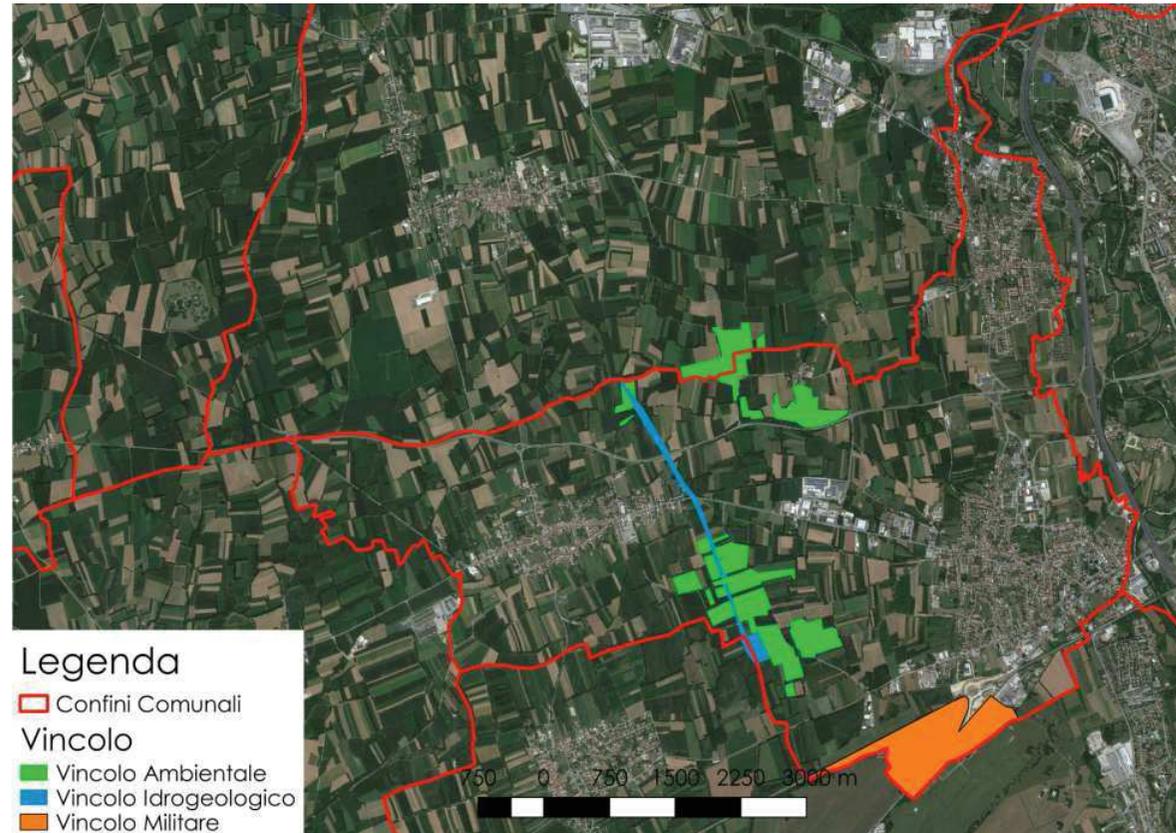
5.6 AREE SOTTOPOSTE A VINCOLO



AREE SOTTOPOSTE A VINCOLO

I vincoli sono di tre tipi:

- **Vincolo militare** presso l'aeroporto (Nella parte meridionale del Comune, al confine con il Comune di Campoformido).
- **Vincolo idrogeologico** lungo il corso del Lavia (Legge Galasso).
- **Vincolo ambientale** nei Biotopi.



5.7 ANALISI PRESTAZIONALE

QUALITÀ

- Buona accessibilità a diversi **servizi**, anche dovuti alla vicinanza con Udine.
- Il comune di Pasion di Prato risulta essere un comune spiccatamente residenziale, le attività produttive si limitano prevalentemente alla **Zona Artigianale Pasionese** che risulta essere ben inserita nel tessuto urbano e nelle aree adiacenti alla direttrice della **Pontebbana**. Buona accessibilità alle aree produttive presenti sul territorio

CRITICITÀ

- La vicinanza con Udine comporta una **bassa attrattività nei centri storici** per nuove attività commerciali.
- Nei centri storici, soprattutto a Colloredo, molte case e corti non sono abitate e necessitano di **ristrutturazione**.
- I **terreni fabbricabili** in molti casi non sono sfruttati per costruire case.
- **Vulnerabilità della rete idrografica** e del sistema di ritenuta: esondazioni del Lavia in seguito a intense precipitazioni.
- Inquinamento da **Nitrati**.
- La SP60 e la SP52 attraversano l'area dei "Prati stabili" interrompendo le **reti ecologiche**.
- Alta concentrazione di **gas inquinanti**

5.8 ANALISI S.W.O.T.

POTENZIALITA'

- Presenza di biotopi
- Rallentamento della cementificazione e della perdita di suolo.
- Facile collegamento ad autostrada e ferrovia
- Patrimonio architettonico valorizzabile

OPPORTUNITA'

- Vicinanza alla ciclovia Alpe Adria Radweg
- Possibilità di zone per turismo giornaliero
- Vicinanza con Udine

DEBOLEZZE

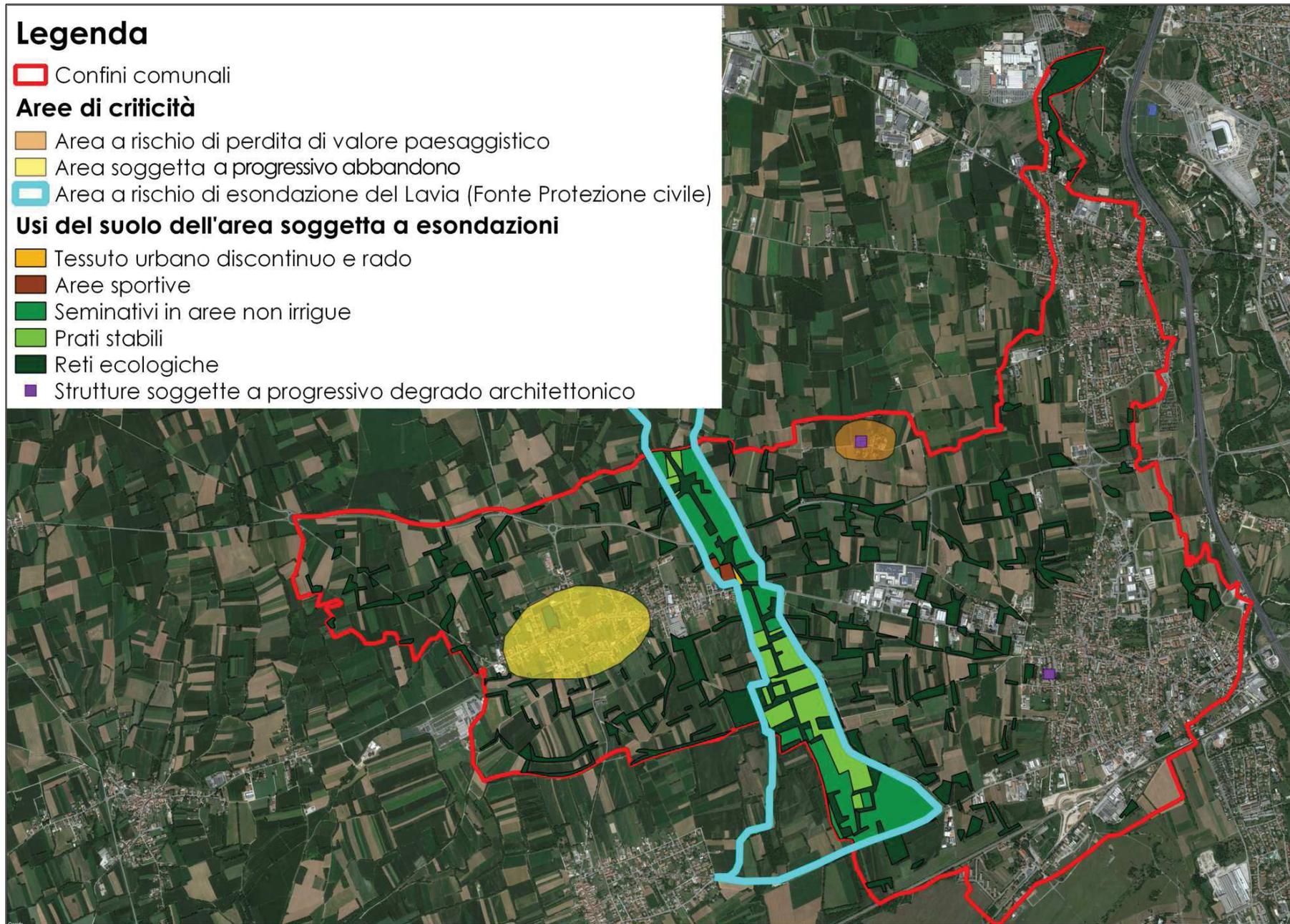
- Scarsa valorizzazione turistica di tipo giornaliero
- Rete ciclabile non adeguata, mancanza di collegamento con Udine
- Inquinamento da nitrati, ossido di azoto e ozono
- Frammentazione sistema ambientale
- Rischio idraulico elevato

MINACCE

- Perdita di habitat
- Esondazioni
- Aumento dell'inquinamento
- Abbandono del Centro Storico di Colloredo
- Degrado architettonico

6. SCENARI DI SVILUPPO ED IDENTIFICAZIONE DI INTERVENTI URBANISTICI

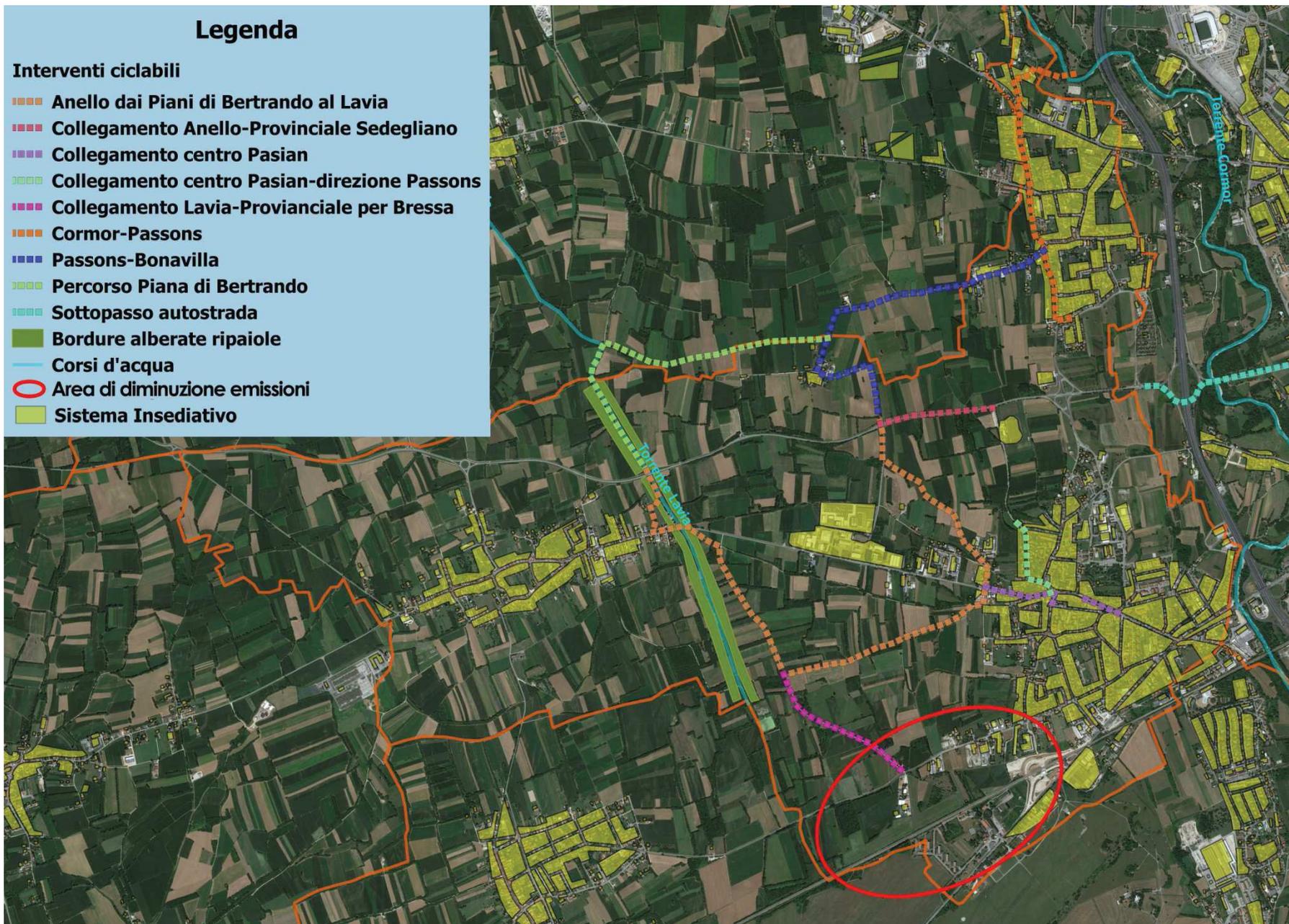
6.1 SCENARIO PEGGIORATIVO



SCENARIO PEGGIORATIVO

- La mancata salvaguardia, l'intensificarsi delle attività agricole, l'assenza di una capillare rete ecologica (vedi carta) e la perdita di suolo possono portare ad un ulteriore **isolamento ecologico** del comune, ad una **perdita di habitat e di biodiversità**.
- La mancanza di manutenzione e di adeguamenti alla rete idrografica potrà portare ad un **intensificarsi di esondazioni**. Le esondazioni colpiranno aree coltivate e di prato stabile (vedi carta) L'aumentare dell'intensità degli eventi piovosi dovuti al cambiamento climatico è un ulteriore aggravante.
- La vivibilità all'interno del Comune può essere compromessa dall'aumento di **inquinanti tossici** dovuti al trasporto su gomma e alle pratiche agricole.
- L'abbassamento dell'attrattività di Colloredo si manifesta con un suo progressivo **spopolamento**. (vedi carta)
- L'edificazione di **immobili in stile moderno** nei pressi del borgo di Bonavilla che mal si inseriscono con le strutture tipiche del borgo Friulano abbassano la qualità paesaggistica del luogo. (vedi carta)
- La mancata riqualificazione dei beni architettonici (vedi carta) può portare ad un **abbassamento della qualità paesaggistica** e ad una **perdita culturale**.

6.2 SCENARIO MIGLIORATIVO



SCENARIO MIGLIORATIVO

- Un adeguato intervento di rimboschimento potrà permettere di **riguadagnare e conservare habitat migliorando le funzioni ecologiche** all'interno del comune rimboschendo e allargando le alberature vicine al Lavia (vedi carta).
- Lo sghiaimento e l'innalzamento dell'arginatura **modereranno gli effetti sulle coltivazioni** derivanti da intense precipitazioni.
- La costruzione di piste ciclabili renderà più efficiente il sistema ciclabile consentendo **spostamenti più facili all'interno e all'esterno del comune**, rendendo in certi casi meno necessario il trasporto su gomma. Inoltre ne potranno trarre giovamento anche il **cicloturismo e la valorizzazione dei beni storico-ambientali presenti** (vedi carta).
- Il cambiamento delle pratiche agricole verso la tecnica biologica può portare ad una **diminuzione dell'inquinamento da nitrati**.
- La recente costruzione del sottopasso laddove era presente il passaggio livello di Santa Caterina comporterà una **diminuzione delle emissioni**, in quanto le macchine non sosterranno più a motori accesi prima di poter oltrepassare la ferrovia (vedi carta).
- La riqualificazione del mulino e della villa degradata di Bonavilla porteranno ad una **conservazione del patrimonio storico e un possibile aumento del turismo**.

7. PIANI E ZONE DI INTERVENTO

7. PIANI E ZONE DI INTERVENTO

Miglioramento della rete ciclabile

1. Potenziamento rete ciclabile dei Centri Storici
 - Intervento a Pasion di Prato
 - Intervento a Passons
2. Collegamento ciclabile con Udine
 - Eliminazione dalle carte del tratto pericoloso ciclabile non segnalato (sottopasso Cormôr Basso)
 - Ponti ciclabili

Anello cicloturistico nei Prati Stabili

1. Percorso cicloturistico
2. Passaggi ciclabili nei punti critici del percorso

Abbassamento rischio idraulico

1. Sghiaimento delle vasche di laminazione
2. Innalzamento degli argini del Lavia

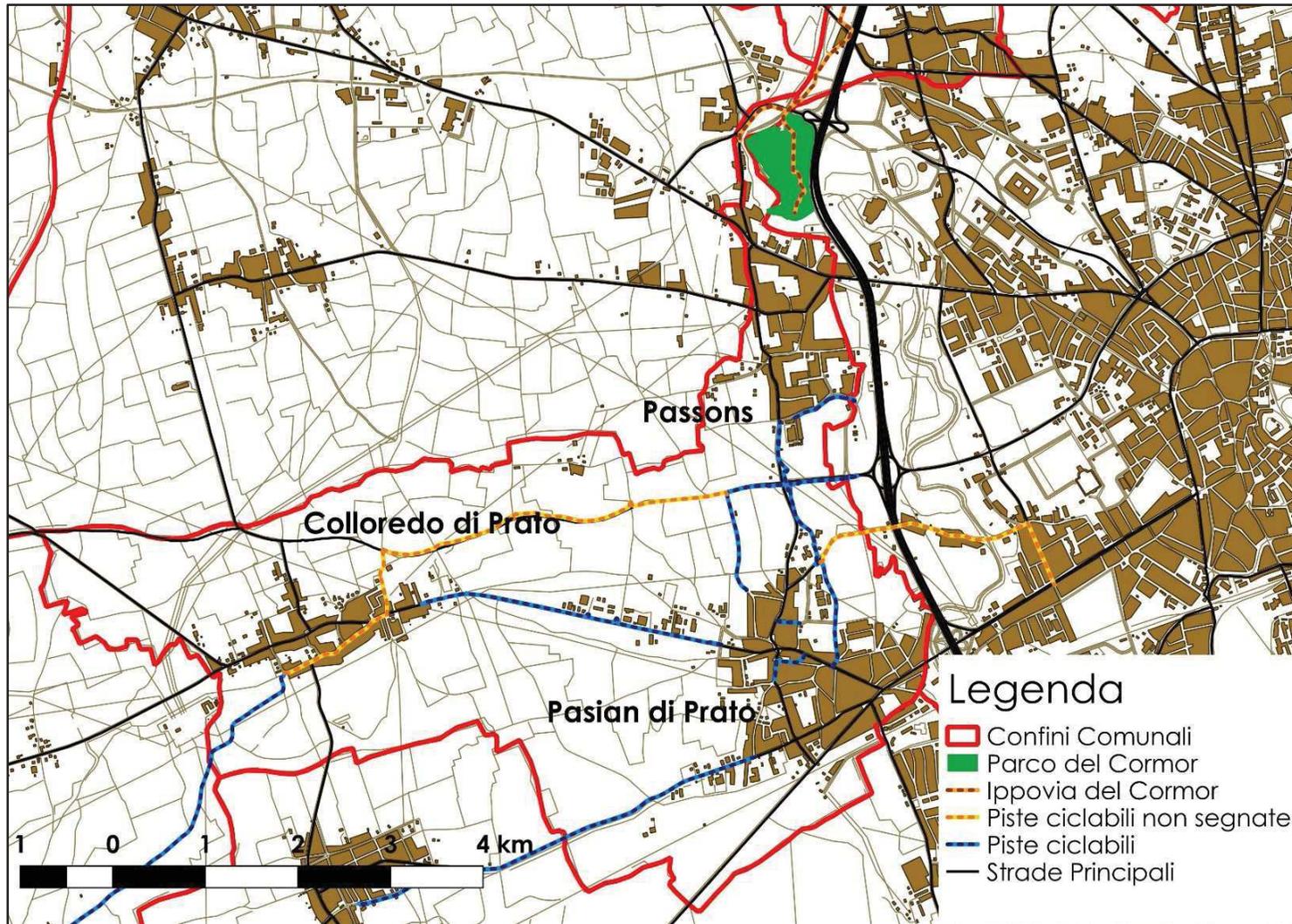
Rimboschimento delle reti ecologiche

Riqualificazione architettonica

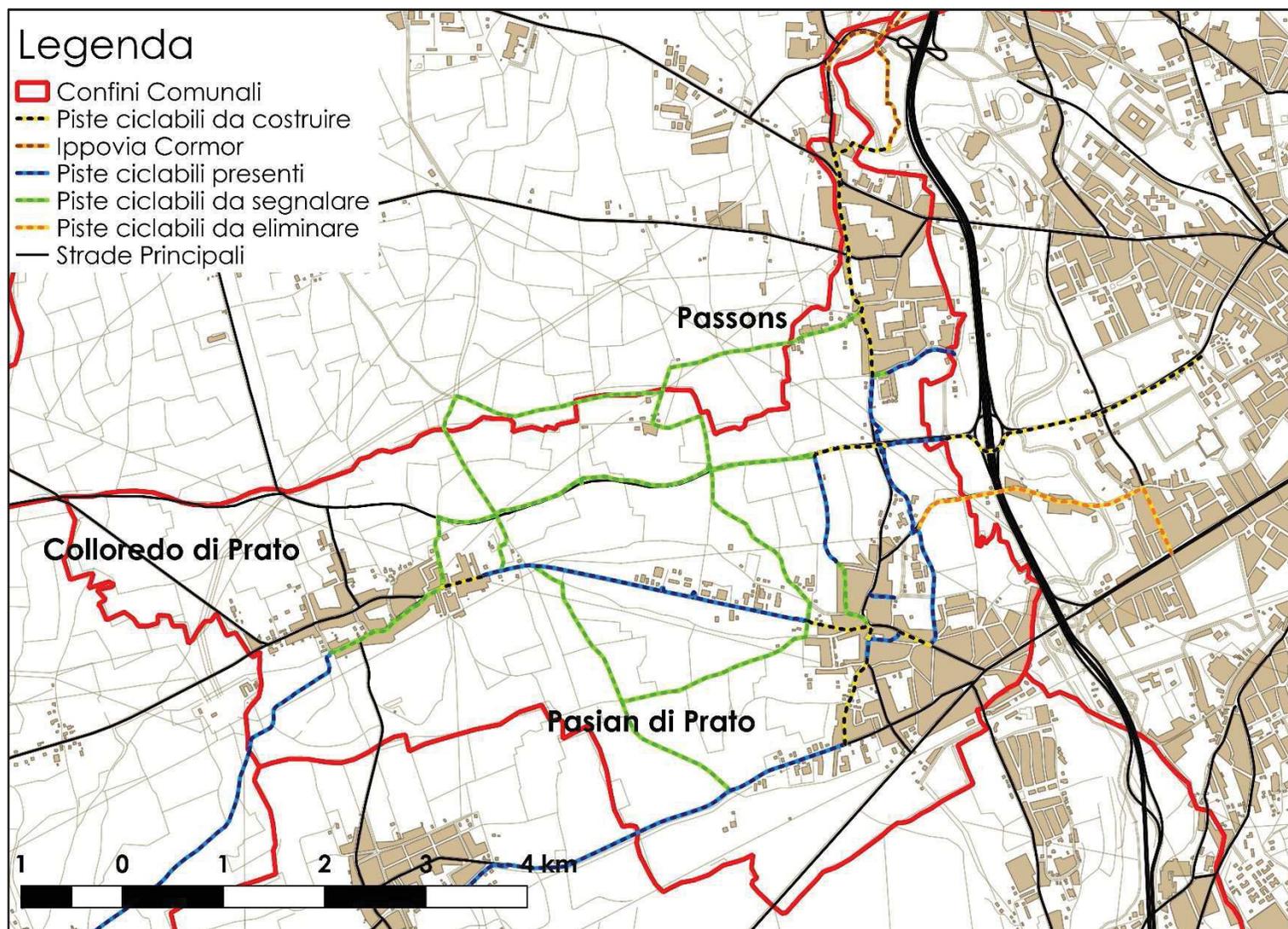
1. Villa di Bonavilla
2. Mulino di Pasion di Prato

7.1 COLLEGAMENTI CICLABILI

COLLEGAMENTI CICLABILI PREESISTENTI



PROGETTO D'INTERVENTO



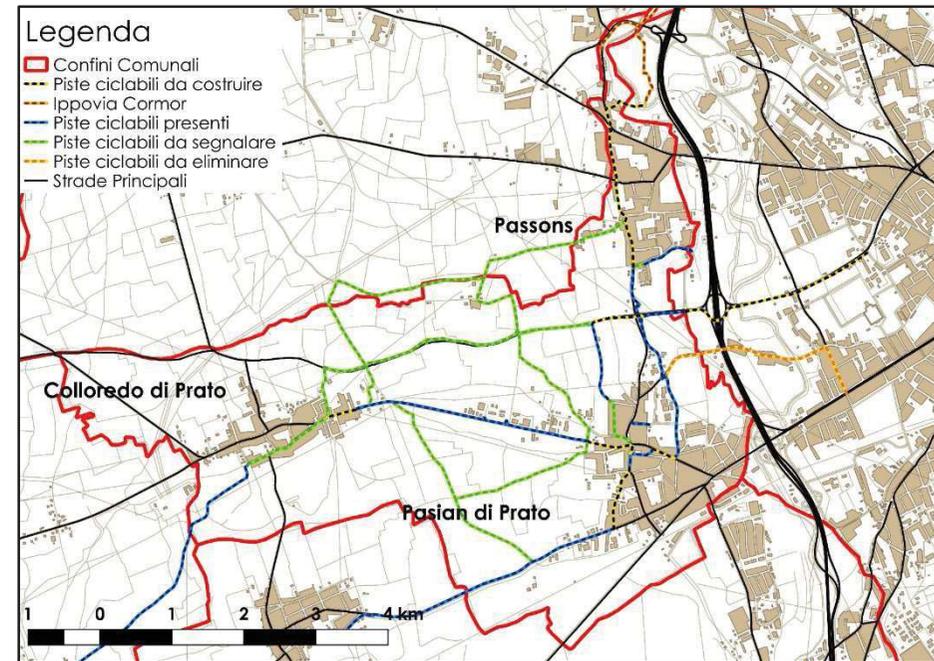
7.1 COLLEGAMENTI CICLABILI

Per incentivare l'utilizzo della viabilità lenta si prevede di rafforzare la rete ciclabile interna al Comune. In particolare nella mappa sono evidenziate le piste ciclabili da istituire:

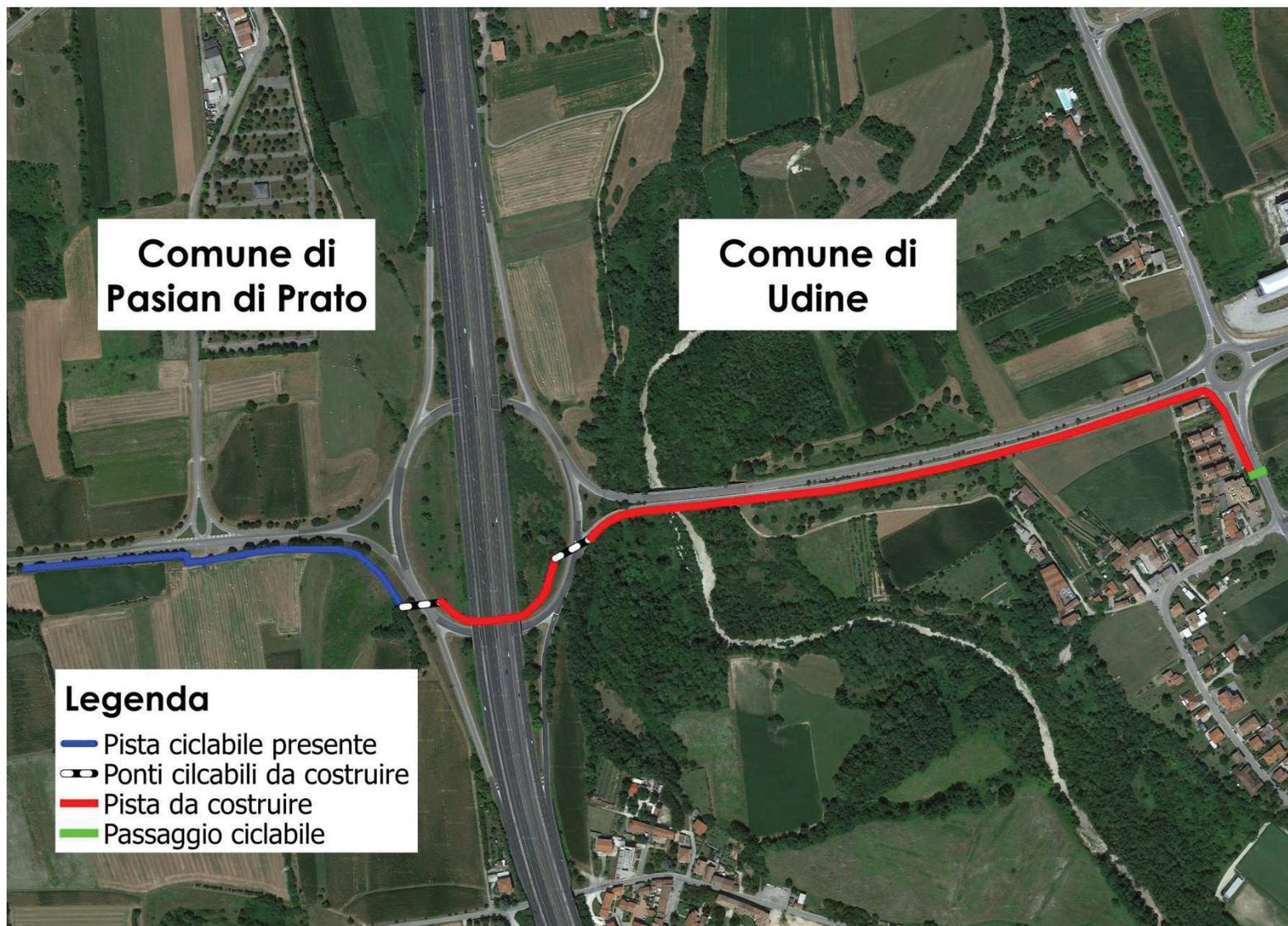
- Collegamento cicloviario di Passons.
- Collegamento tra le ciclabili già esistenti nel centro di Pesian di Prato.
- Sottopasso ciclabile per Udine.

PROGETTO D'INTERVENTO

L'intervento ciclabile intra comunale prevede il **potenziamento dei collegamenti già esistenti** creando una rete ciclabile più fitta tale da permettere spostamenti più rapidi ed efficienti fra un centro e l'altro. L'obiettivo è raggiunto sia costruendo nuovi tratti ciclabili, sia utilizzando e segnalando quelli già presenti e/o strade sterrate di campagna.



PASSAGGIO CICLABILE PER UDINE



PASSAGGIO CICLABILE PER UDINE

Si collegherà la pista ciclabile interrotta in corrispondenza della rotonda di Pasion di Prato, in cui sono presenti le entrate per l'A23, con dei **ponti ciclabili che raggiungono la rete ciclabile del Comune di Udine.**

Dopo il secondo ponte per raggiungere Viale Monsignor Nogara sarà presente una **pista ciclabile di collegamento che passa a lato della carreggiata di Via Giovanni Boccaccio.**

Al termine di questo percorso si costituirà un **attraversamento ciclabile** che consentirà l'accesso della rete ciclabile di Udine.



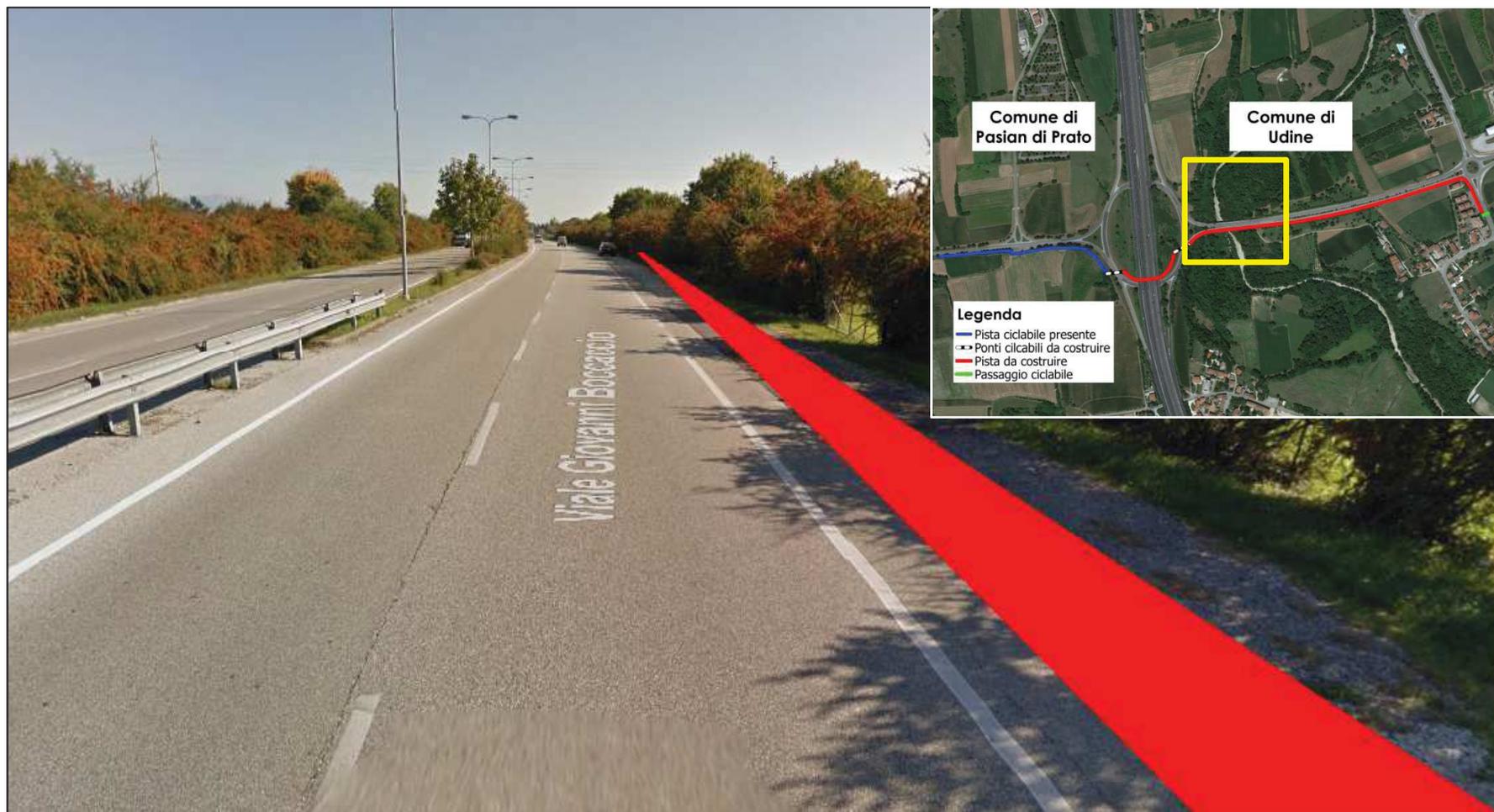
PASSAGGIO CICLABILE PER UDINE



PASSAGGIO CICLABILE PER UDINE

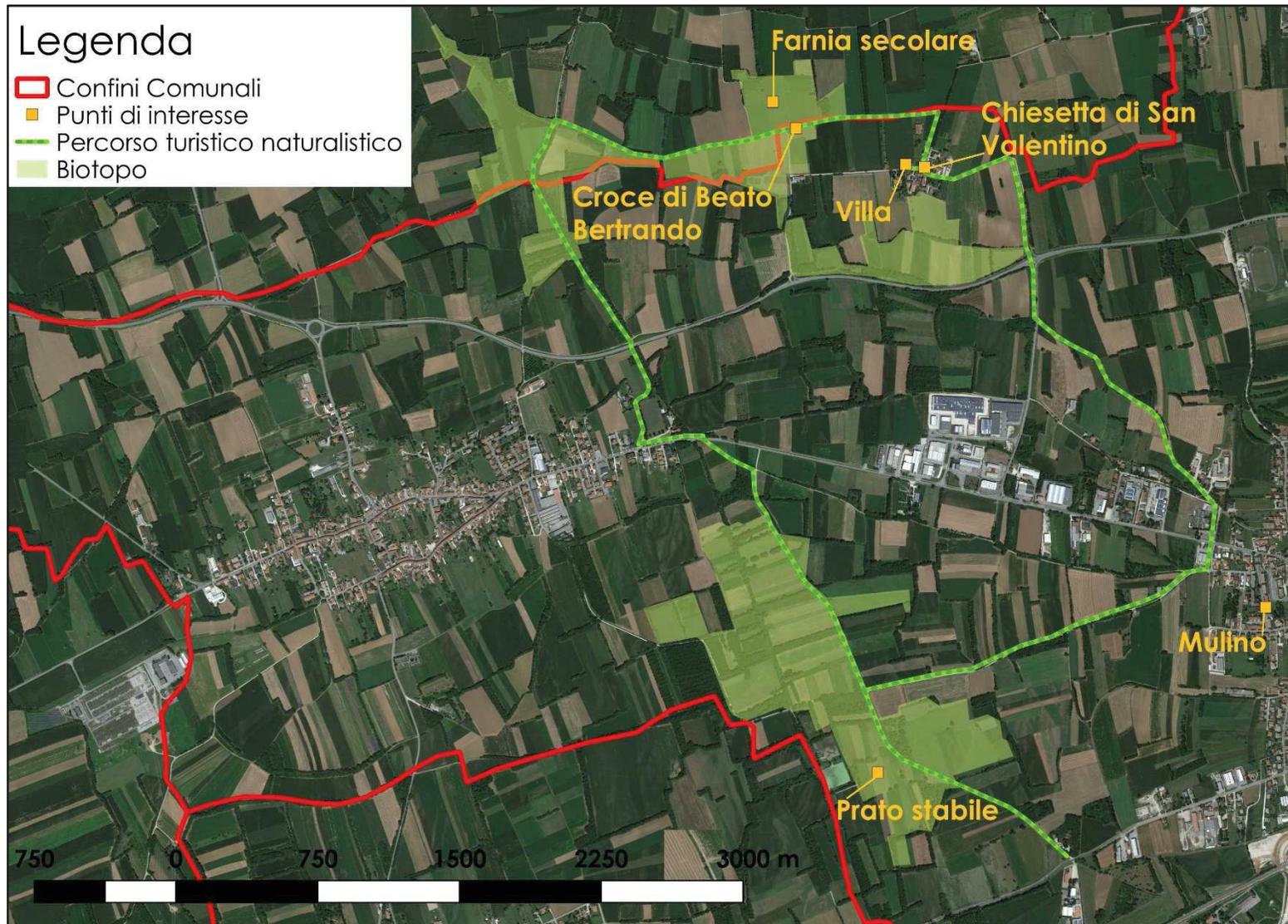


PASSAGGIO CICLABILE PER UDINE



7.2 ANELLO CICLOTURISTICO

ANELLO CICLOTURISTICO



ANELLO CICLOTURISTICO

Per **valorizzare le ampie zone dall'alto valore naturalistico**, si prevede la tracciatura di un percorso cicloturistico che si sviluppa all'interno del Parco Comunale, del Biotopo di Pasion di Prato e delle aree di campagna vicine, sfruttando la **rete viaria rurale già esistente di proprietà comunale** e che ricalca strade storiche come per esempio la **"Trevisana"**. Il percorso è pianeggiante lungo 9.83 Km con quota minima di 90 m s.l.m. e quota massima di 113 m s.l.m.

Lungo il percorso cicloturistico verrà apposta una dettagliata **cartellonistica** di diversi tipi:

- Cartelli che indicano la distanza percorsa lungo l'anello.
- Cartelli che segnalano i toponimi e le direzioni per raggiungere altri paesi usando strade rurali.
- Tabelle che descrivono l'ambiente dei prati stabili, le specie floristiche e faunistiche che si possono trovare e i luoghi di interesse storico e naturalistico.

Per incentivare la fruizione dell'anello **si sfrutterà la vicinanza dell'Ippovia, un altro percorso cicloturistico** che parte dal Parco del Cormôr, **facente parte della Alpe-Adria Radweg** e che è molto frequentato. Si posizioneranno in prossimità di essa dei cartelli che indicano la direzione e la distanza da percorrere per raggiungere l'anello. Allo stesso modo si posizioneranno dei cartelli analoghi in tutti i paesi vicini del comune e non.



ANELLO CICLOTURISTICO

L'anello cicloturistico presenta un punto critico di attraversamento lungo la **SP 60** a Colloredo che sarà oltrepassato con un **passaggio ciclabile**.

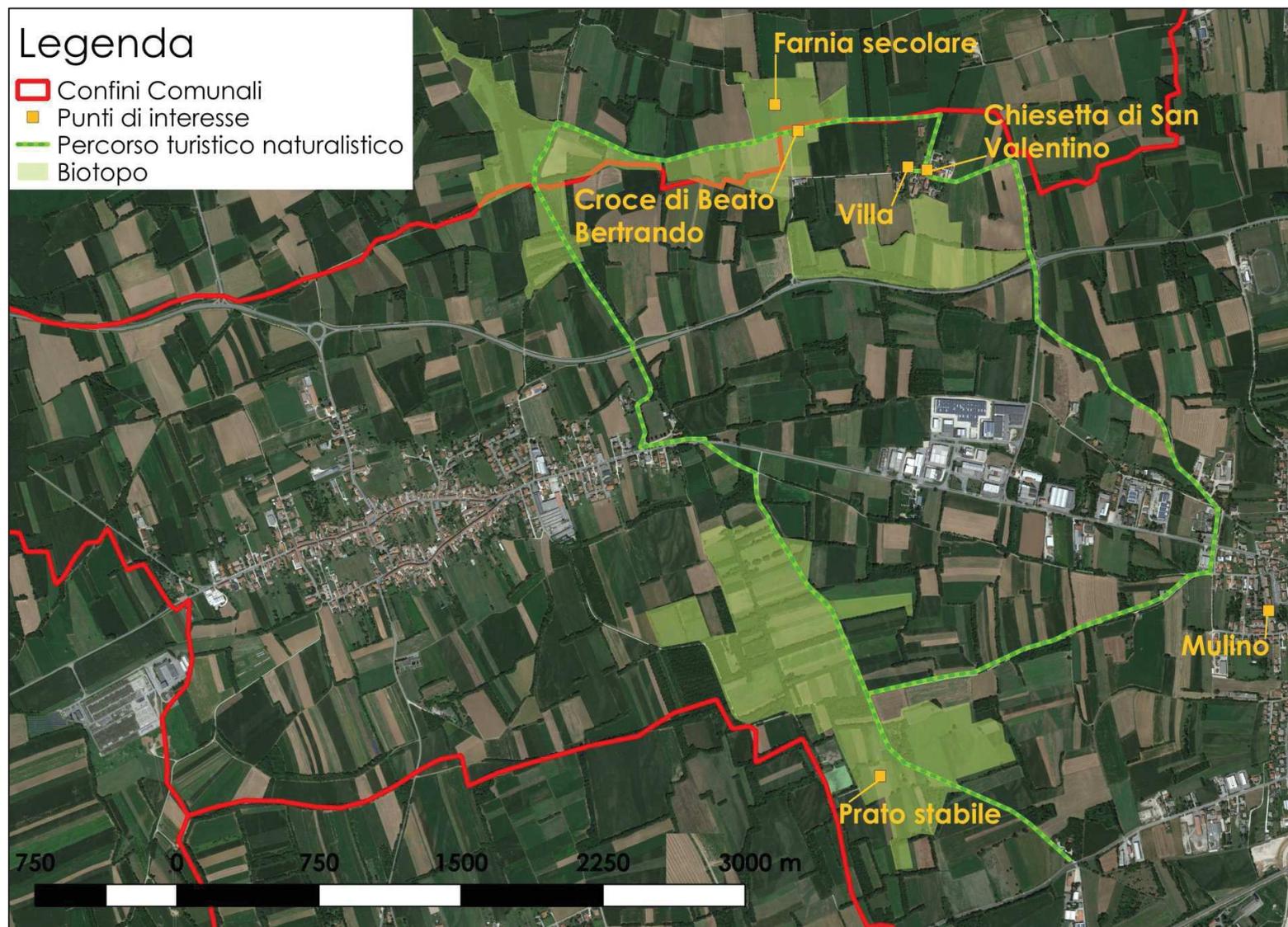


ANELLO CICLOTURISTICO

Anche la rete ciclabile che dal Parco del Cormôr e dall'Alpe Adria-Raweg arriverà all'Anello Cicloturistico presenta un punto critico in corrispondenza dell'attraversamento della **SS 464**. **L'attraversamento sarà reso ciclabile e regolato da un semaforo** (già presente).



PUNTI D'INTERESSE DELL'ANELLO CICLOTURISTICO



PUNTI D'INTERESSE INTERNI ALL'ANELLO CICLOTURISTICO



Chiesetta di San
Valentino a
Bonavilla



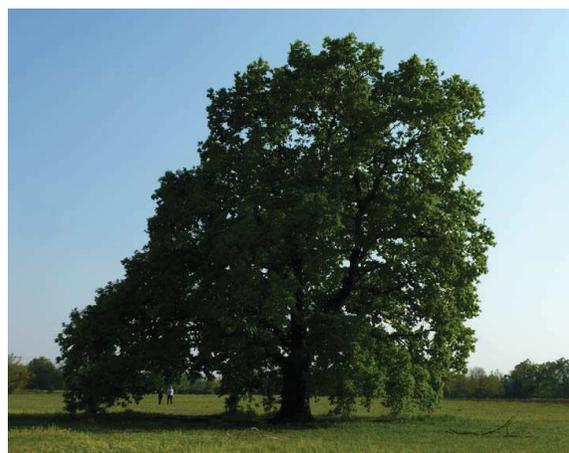
Croce di Beato
Bertrando



Esempio di prati stabili



Chiesetta della Madonna
dei Roveri a Colloredo



Farnia secolare a Bonavilla



Viale di Gelsi a Bonavilla

7.3 RIQUALIFICAZIONE DELLA VILLA DI BONAVILLA

RIQUALIFICAZIONE DELLA VILLA DEGRADATA DI BONAVILLA

A Bonavilla oltre agli antichi edifici e la chiesetta di San Valentino è presente una **villa, costruita agli inizi del XX Secolo, che ora è inutilizzata e in evidente stato di decadenza**. Ad oggi essa risulta essere una proprietà pubblica.

Per valorizzare il borgo e per sostenere il cicloturismo e la fruizione dell'anello cicloturistico si propone l'acquisto della villa e la successiva **riqualificazione** della stessa.

Si convertirà la villa a **centro culturale** e lo si doterà di sale per ospitare mostre temporanee e permanenti, adatte anche ad essere meta di **gite scolastiche** per scuole Elementari e Medie.

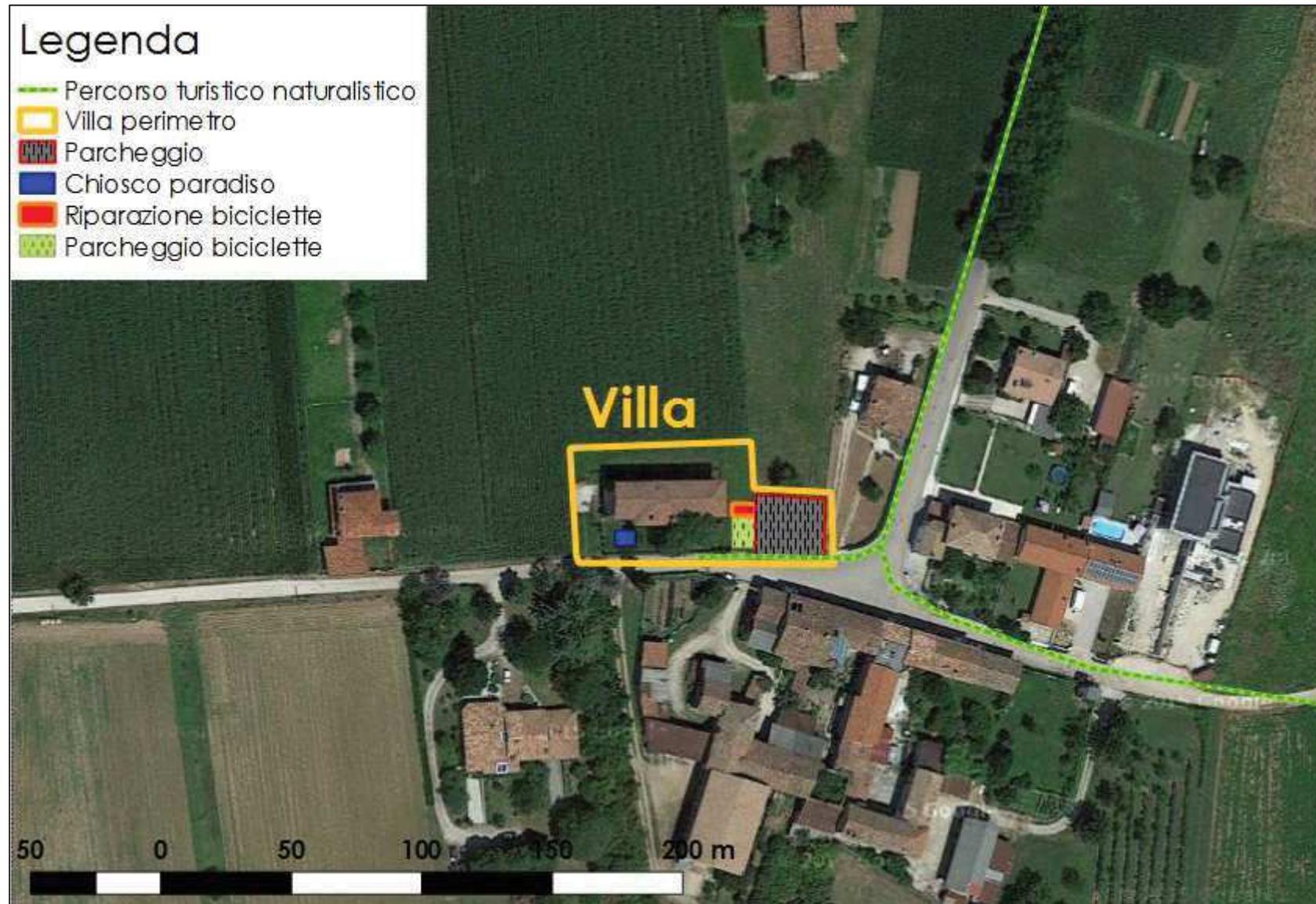
La villa si sviluppa su tre piani:

- **Piano Terra:** sala mostra permanente sulla storia della vita rurale e bookshop.
- **Primo Piano:** sala mostra permanente sulla biodiversità floristica e faunistica dei prati stabili.
- **Secondo Piano:** sala per mostre temporanee e sala conferenze.

Per i parcheggi si adibirà uno spazio adiacente alla villa. All'esterno della struttura, essendo questo museo, **in prossimità dell'anello cicloturistico** che abbiamo appena proposto, si doterà l'area di rastrelliere per biciclette, di un **punto ristoro** e di un **punto attrezzato** per poter svolgere in autonomia piccoli interventi di manutenzione della bici e di gonfiaggio delle ruote.



CARTA DI PROGETTO PER LA VILLA



7.4 INTERVENTI DI RIDUZIONE DEL RISCHIO IDRAULICO

INTERVENTI DI RIDUZIONE DEL RISCHIO IDRAULICO

Considerando il rischio idraulico, soprattutto presente in prossimità delle vasche di laminazione in cui il Lavia si interra, si provvederà **all'asportazione dalle vasche del materiale limoso-argilloso e organico** depositosi nel corso degli anni. In questo modo ci sarà un aumento dell'infiltrabilità (la velocità dell'infiltrazione) e il raggiungimento alla falda dell'acqua che si accumulerà sarà facilitato.

Allo stesso tempo, per mitigare il rischio in prossimità del corso del Lavia si prevede **l'innalzamento degli argini con l'apporto di nuova terra e un contemporaneo rimboschimento** per poter trattenere il materiale terroso apportato. In questo modo si eviteranno gravi danni all'agricoltura, più volte verificatisi.



Il Torrente Lavia

7.5 RETI ECOLOGICHE E RIMBOSCHIMENTO

RETI ECOLOGICHE E RIMBOSCHIMENTO

Nelle aree maggiormente frammentate ecologicamente si eseguirà un rimboschimento.

In aggiunta oltre che per motivi di ritenuta fisica e di stabilizzazione degli argini, si effettuerà un rimboschimento sulle rive del Lavia atto a creare una più **larga area di margine che fungerà sia da ricovero e corridoio ecologico** per varie specie faunistiche e allo stesso tempo da **area-tampone di assorbimento dei concimi** utilizzati nei campi adiacenti. In questo modo da un lato si sosterranno i cicli biologici delle diverse specie faunistiche e floristiche presenti in questo ambiente e dall'altro si mitigherà lo sversamento di prodotti chimici nelle acque del Lavia.



Starna



Arum italicum

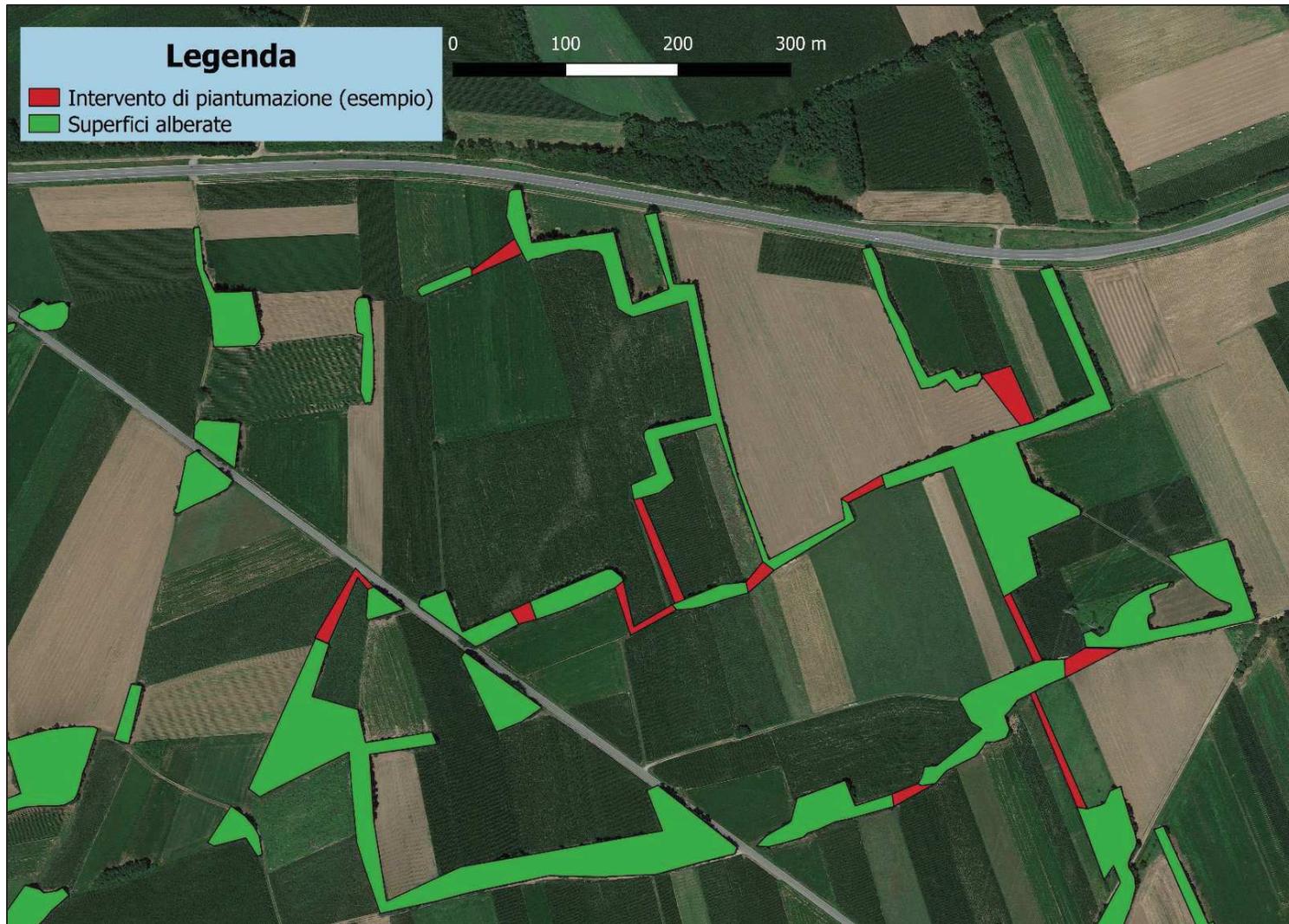


Lepre



Crocus vernus

ESEMPIO DI RIMBOSCHIMENTO



RETI ECOLOGICHE E RIMBOSCHIMENTO

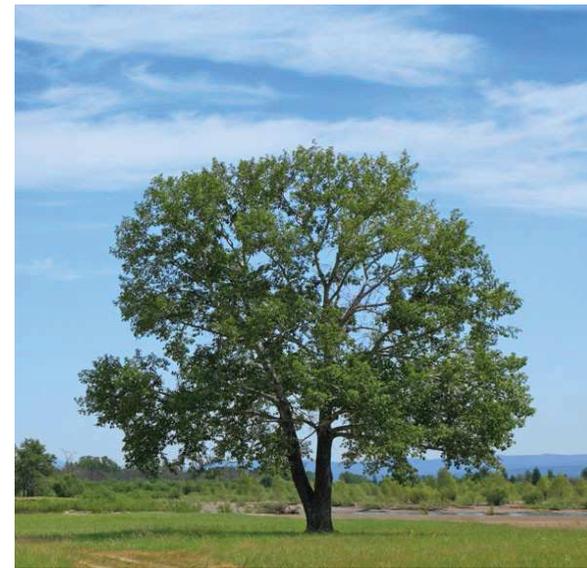
Al fine di **potenziare la rete ecologica** del comune si prevedono interventi volti alla piantumazione di nuovi alberi e siepi al fine di omogeneizzare il territorio boschivo, unendo così i vari frammenti.

La scelta si orienta su **specie autoctone** come: *Quercus robur*, *Ulmus minor*, *Prunus avium*, *Platanus X hispanica*, *Populus nigra*, *Acer campester*.

Il *Prunus avium* può inoltre fornire cibo per animali. Comunque, ai fini di un avvio rapido del rimboschimento, si prediligeranno *Quercus robur*, *Populus nigra*, *Acer campester*.



Quercus robur



Populus nigra

7. 6 RIQUALIFICAZIONE DEL MULINO DI PASIAN DI PRATO

IL MULINO IERI ED OGGI



RIQUALIFICAZIONE DEL MULINO

Il mulino di Pasion di Prato è stato costruito nel 1889 e si trova nel centro del paese. Ora il mulino si ritrova in un grave stato di abbandono, tanto che della struttura architettonica originale sono rimaste solamente le colonne portanti ed alcune pareti. Vicino ad esso è stata appena realizzata un'area di verde pubblico.



Si progetta di fornire manutenzione allo stabile e utilizzare le colonne e le pareti presenti per costruire una copertura costituita da traverse in legno, griglie e piante rampicanti così da creare uno **spazio aperto e riparato per svolgere attività culturali e associative**, come per esempio presentazioni di libri e manifestazioni a cura delle diverse associazioni del territorio. Si doterà lo spazio di una presa elettrica e di sedie o panchine.

In aggiunta si aggiungerà un piccolo **impianto idroelettrico atto a sfruttare il salto d'acqua presente e fornire energia** da utilizzare per le attività della struttura e per l'illuminazione stradale e si collegherà l'edificio col parco vicino per mezzo di un ponticello. Infine si apporranno sulle pareti presenti gigantografie e pannelli esplicativi che approfondiscano la storia del mulino e di Pasion di Prato.



Passignano di Prato

**SI RINGRAZIA PER
L'ATTENZIONE.**