



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA



Ministero dello
Sviluppo Economico



Unione Europea
FESR



FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE
Friuli Venezia Giulia / POR 2007-2013



Comune di Pordenone

SETTORE VIII - AMBIENTE E MOBILITA'

PIANO INTEGRATO DI SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE

PORDENONE_IN RETE

**Riqualificazione Urbana - Opere infrastrutturali - Arredo Urbano - Trasporti Puliti
Collegamento ciclabile Stazione FFSS - Università - Realizzazione ciclopedonale
su Via Canaletto e Via Mantegna - Stazione Portabiciclette con ricarica**

PROGETTO PRELIMINARE

COORDINAMENTO

dott.ssa Silvia Cigana

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

geom. Miriam Gianessi

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

geom. Miriam Gianessi

geom. Antonio Colafemmina

OTTOBRE 2011

RELAZIONI

ELABORATO

Studio di Prefattibilità Ambientale

10.C

PRELIMINARE

STUDIO DI PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE

1. Premessa

Lo studio di prefattibilità ambientale viene redatto in relazione alla tipologia, categoria e all'entità dell'intervento, allo scopo di ricercare le condizioni che consentano un miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale.

Comprende:

- a) la verifica, anche in relazione all'acquisizione dei necessari pareri amministrativi, di compatibilità dell'intervento con le prescrizioni di eventuali piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale;
- b) lo studio sui prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini;
- c) la illustrazione, in funzione della minimizzazione dell'impatto ambientale, delle ragioni della scelta del sito e della soluzione progettuale prescelta nonché delle possibili alternative localizzative e tipologiche;
- d) la determinazione delle misure di compensazione ambientale e degli eventuali interventi di ripristino, riqualificazione e miglioramento ambientale e paesaggistico, con la stima dei relativi costi da inserire nei piani finanziari dei lavori;
- e) l'indicazione delle norme di tutela ambientale che si applicano all'intervento e degli eventuali limiti posti dalla normativa di settore per l'esercizio di impianti, nonché l'indicazione dei criteri tecnici che si intendono adottare per assicurarne il rispetto.

Nel caso di interventi ricadenti sotto la procedura di valutazione di impatto ambientale, lo studio di prefattibilità ambientale, contiene le informazioni necessarie allo svolgimento della fase di selezione preliminare dei contenuti dello studio di impatto ambientale.

Nel caso di interventi per i quali si rende necessaria la procedura di selezione prevista dalle direttive comunitarie lo studio di prefattibilità ambientale consente di verificare che questi non possono causare impatto ambientale significativo ovvero deve consentire di identificare misure prescrittive tali da mitigare tali impatti.

“Le città sono un insieme di tante cose: di memoria, di desideri, di segni di un linguaggio; le città sono luoghi di scambio, come spiegano tutti i libri di storia dell'economia, ma questi scambi non sono solo scambi di merci, sono scambi di parole, di desideri, di ricordi ...” (Italo Calvino, *Le città invisibili*, 1973)

Interventi, strategie, scenari per coniugare e proiettare nel tempo memoria ed innovazione, in un quadro di sostenibilità (ambientale, sociale, economica) che possa assicurare una vita accettabile ai giovani ed alle generazioni future

Gli eventi e i processi che determinano cosa accadrà nel futuro, le reti della finanza e della comunicazione, i mutamenti del clima e dell'ambiente, hanno una scala di spazio e di tempo che va ben oltre i confini della città. Ciò che accadrà nel futuro sarà una delle possibilità evolutive di un contesto che, per ogni città, non è più inscritto nel passato, e non è nemmeno una mera proiezione delle tendenze (demografiche) in atto.

Le città che hanno un futuro sanno mettersi in rete per orientare tutti quei processi che trascendono i loro confini. Il criterio che ci proponiamo, assieme alle città e ai paesi più evoluti, per rendere compatibile il nostro sviluppo con quello del mondo e delle generazioni future, è un criterio di sostenibilità.

Sostenibilità, come è anche definita nei programmi dell'ONU per il XXI secolo (agenda 21), è un criterio che investe più dimensioni (economica, ambientale, sociale, etc.) e implica un modello di sviluppo che coniuga tre obiettivi tra loro correlati:

- migliorare la qualità della vita in tutti i suoi aspetti;
- tutelare l'assetto fisico, storico e ambientale del territorio;
- assicurare un quadro accettabile alle generazioni future.

Sul piano locale questi obiettivi si traducono in diverse pratiche tra loro correlate che le città più sensibili ed avanzate, tra cui Pordenone, stanno mettendo in atto e continueranno a sviluppare nei prossimi anni attraverso un lavoro di comunità finalizzato e centrato sull'autonomia, sulle interazioni in rete con le altre comunità e sull'apertura al cambiamento orientata da esigenze etiche.

In particolare l'autonomia di comunità verso cui sono orientati anche i nostri programmi riguarda:

- la produzione dell'energia commisurata ai consumi locali, principalmente da fonti rinnovabili, associata a misure innovative di risparmio ed efficienza energetica negli edifici, nei processi produttivi e nella mobilità;
- la differenziazione, il riciclo, e lo smaltimento dei rifiuti prodotti in ambito locale;
- la produzione di consenso attraverso nuove forme di partecipazione dei cittadini (anche il consenso, come l'energia, è una risorsa di comunità scarsa e preziosa che si consuma rapidamente).

Comunità sostenibili, energie rinnovabili

L'obiettivo di produrre, attraverso un mix di fonti rinnovabili coerenti con le caratteristiche del nostro territorio, la maggior parte dell'energia che consumiamo, è sostenuto ed incentivato dall'unione europea. Qui a Pordenone attualmente hanno interesse diffuso, anche in seguito alle iniziative e all'esempio del comune nei propri edifici ed impianti, tre tipi di fonti rinnovabili:

- il fotovoltaico, che consente una produzione diffusa e localizzata nei luoghi di maggiore consumo, e dispone già oggi di 158 impianti installati per una potenza complessiva di 3405 kw che produce annualmente 3130 Mw h. Ha grandi potenzialità di sviluppo mediante installazioni negli edifici pubblici e attraverso la promozione di Gruppi di Acquisto Solidale che ottimizzano il risparmio diffuso di privati cittadini;
- il solare termico, che utilizza la fonte solare per la produzione di acqua calda, ha una distribuzione capillare nel territorio già da decenni. La sola Amministrazione comunale, nell'ultimo anno, ha installato 10 microimpianti in 10 strutture di proprietà comunale con un campo solare avente superficie globale maggiore di 300 metri quadri con un risparmio di gas metano stimato nell'ordine di 22.800 metri cubi e, quindi, 24.000 Kg di Co2 non emessa in atmosfera.

- l'idroelettrico, solidamente ancorato alla storia cittadina. L'uso dei corsi d'acqua superficiali presenti a Pordenone ha antica tradizione, ed è stato una delle ragioni d'essere della città; era decaduto per vetustà degli impianti, che non potevano essere rinnovati in assenza di un regime di libero mercato dell'energia. Su questa tipologia di impianti l'Amministrazione Comunale ha sviluppato uno studio di fattibilità esaminando i salti d'acqua esistenti e proponendo possibili soluzioni tecniche. Con l'avvio del mercato energetico e l'avvenuto rinnovo delle concessioni sugli impianti maggiori (Burida, Torre, cotonificio Amman, lago del Maglio) si può stimare la produzione di una rilevante potenza annua. Dalle rogge minori, con piccoli impianti dedicati a utenze civili o aziendali possiamo stimare la possibilità di una interessante ulteriore produzione annua intorno a 1050 Mwh.

Rimane ancora da sviluppare tutto il settore della geotermia a bassa temperatura che, con la ricchezza d'acqua del sottosuolo, può dare buone produzioni per il riscaldamento e il condizionamento degli edifici.

Con tutto questo, potremmo essere già in linea, con largo anticipo, con gli obiettivi della Comunità Europea che prevedono, tra l'altro, una penetrazione del 20% delle fonti rinnovabili sul consumo di energia primaria entro il 2020.

A questo vanno aggiunte:

- tutte le misure e le iniziative sul piano del risparmio e dell'efficienza energetica che interessano il settore civile (involucri degli edifici, riscaldamento, illuminazione, raffrescamento, consumi delle apparecchiature, domotica per un uso intelligente dell'energia, consumi a km zero), i settori produttivi (selezione delle materie prime, riduzione dei km percorsi dai materiali e dai prodotti, prodotti che richiedono meno energia in tutto il loro ciclo di vita e possono alla fine essere riciclati, etc.);
- mettendo in atto interventi e progetti di mobilità sostenibile che, oltre nel risparmio energetico concorrono in modo determinante alla riduzione dell'inquinamento dell'aria.

Mobilità sostenibile

La circolazione in città, stimata in 42000 auto al giorno, produce 280 tonnellate di anidride carbonica ogni giorno (100.000 t/anno) e costa ogni giorno circa 790.000 €. Questi dati descrivono bene il costo e l'impatto ambientale del traffico urbano e soprattutto della circolazione delle auto private, per l'energia che consumano per l'inquinamento che producono, per la congestione che generano, per gli incidenti che provocano, per il degrado e lo spreco di territorio che inducono. Tuttavia, nonostante tutti siano convinti che alla fine le automobili non corrispondano esattamente alle reali necessità di movimento individuale, è chiaro che non si possono eliminare magicamente, né si può pretendere che le persone cambino le loro abitudini da un giorno all'altro. E' necessario quindi promuovere diverse tipologie di intervento coordinate tra loro, coerenti ed integrate con gli obiettivi della pianificazione territoriale urbanistica.

Un insieme di interventi pubblici e privati, da coordinare ed integrare tra loro, può avere come punto di partenza la riorganizzazione del trasporto pubblico locale, da concordare con l'azienda per i trasporti e i comuni limitrofi, orientato verso l'intermodalità: un trasporto coordinato con i parcheggi scambiatori, con le forme meno invasive di penetrazione nella città, e con la pianificazione dei tempi della città.

A questo dovranno essere associate forme innovative in tempo reale di "gestione della domanda", attraverso semplici risorse informatiche, pannelli per l'informazione in tempo reale e messaggi di comunicazione mobile, per ottimizzare le risorse pubbliche e private in circolazione, distribuire car e bike sharing pubblici e privati. Tutto ciò dovrà essere sostenuto da interventi di tipo strutturale riguardanti l'estensione delle piste ciclabili, la riqualificazione delle vie più congestionate, l'alleggerimento del traffico in centro, l'estensione delle zone a traffico limitato, il completamento dei parcheggi periferici e adeguate forme di segnaletica e di comunicazione.

In questo quadro di riferimento si inseriscono le proposte strategiche di realizzazione dei percorsi ciclo-pedonali di Via Pola e di Via Mantegna e dell'installazione delle pensiline fotovoltaiche nel centro intermodale della Stazione Ferroviaria ed Autocorriere al fine di alimentare i birò e le biciclette elettriche.

2. Vincoli imposti

In relazione al punto 1, lettera a) è necessario fare una analisi puntuale circa i vincoli imposti sull'area oggetto dell'intervento denominato **“Collegamento ciclabile stazione FF.SS. – Università – Realizzazione ciclopedonale su Via Canaletto e Via Mantegna – Stazioni portabiciclette con ricarica”**

L'intervento prevede la realizzazione di una pista ciclopedonale che dalla rotonda di Borgomeduna si sviluppa su parte di Via Canaletto, sino alla confluenza con Via Mantegna e prosegue su Via Mantegna sino all'ingresso dell'Impianto sportivo “Aurora” e del Consorzio Universitario, per poi raccordarsi ad un tratto di ciclopedonale di prossima realizzazione che attraversa il centro sportivo-universitario per uscire su Via Prasecco.

L'intervento consiste:

- su Via Canaletto viene ampliato (lato destro dalla rotonda di Borgomeduna) l'attuale marciapiede e realizzata la pista ciclopedonale risagomando la carreggiata con la sola segnaletica stradale, la nuova pista verrà rifinita con asfalto e contenuta da adeguato cordolo in calcestruzzo;
- su Via Mantegna proseguirà la pista, sempre a destra, e verrà realizzata allo stesso livello della carreggiata e protetta da quest'ultima mediante la posa in opera di una cordolo in cls come previsto dal codice stradale e dalle norme inerenti la viabilità.
- Sotto la pista ciclopedonale avranno sede le canalizzazioni della “Banda larga” per il collegamento in rete dell'Università alle strutture comunali ed istituzionali in genere.

Vincoli derivanti dal P.R.G.C.

Il P.R.G.C. individua l'area oggetto dell'intervento, in zona destinata ad ambito di viabilità.

L'area non è soggetta ad altri vincoli.

3. Compatibilità dell'intervento con le prescrizioni degli strumenti di pianificazione

L'intervento risulta compatibile.

4. Impatti e misure di mitigazione in fase di cantiere

Il sito designato per il cantiere non ha incompatibilità con l'attuale uso del suolo e con la destinazione di P.R.G.C. ed ha una collocazione che soddisfa pienamente le esigenze operative e morfologiche.

5. Impatti e misure di mitigazione in fase di esercizio e il ripristino dei luoghi

Per la fase di esercizio è previsto il ripristino dei luoghi occupati temporaneamente dalle aree di cantiere.

I suoli occupati temporaneamente dal cantiere ritorneranno agli utilizzi precedenti.

6. Effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini

La realizzazione delle opere in progetto all'interno dell'ambito d'intervento non comporta significative mutazioni dello stato dei luoghi