

Elena Marchigiani è ricercatore di Urbanistica al Dipartimento di Ingegneria e Architettura dell'Università di Trieste, dove coordina il Laboratorio di progettazione urbanistica II del Corso di studi in Architettura. Ha sviluppato numerose ricerche, pubblicato libri e saggi critici, organizzato mostre ed eventi sulle trasformazioni del territorio, sulla storia e sul progetto della città. A partire dall'indagine di contesti internazionali, nazionali e regionali, i suoi principali campi di riflessione riguardano la definizione e l'attuazione di politiche pubbliche, il progetto di paesaggio, la rigenerazione di contesti di edilizia residenziale e pubblica, la costruzione e la conduzione di pratiche di partecipazione e interazione nei processi di pianificazione e progettazione urbana.

Paola Cigalotto è architetto e opera nel campo dell'urbanistica e dell'architettura. Ha firmato numerosi piani e progetti urbani, studi e pubblicazioni, lavorando in ambito internazionale ma anche nei piccoli centri montani e transfrontalieri, nei territori contemporanei della pianura urbanizzata e nei paesaggi fluviali. Ha vinto diversi concorsi nazionali sui temi del progetto sostenibile, è stata membro della Commissione nazionale "Paesaggio e qualità del progetto" dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, e attualmente fa parte del gruppo operativo Agenda urbana del Consiglio Nazionale degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori. È professore a contratto di Tecnica urbanistica nel Corso di studi in Architettura dell'Università di Trieste.



ISBN 9788855110709



€ 12,00

EUT



TERRE DI MEZZO. PERCORSI DI PROGETTO LUNGO IL TORRENTE CORMOR

TERRE DI MEZZO. PERCORSI DI PROGETTO LUNGO IL TORRENTE CORMOR

**ELENA MARCHIGIANI
PAOLA CIGALOTTO**

ESErcizi di ricerca e progetto sulla città 2

Da alcuni anni, numerose amministrazioni comunali, insieme a un'associazione di cittadini, sono impegnate nella costruzione di un Contratto di Fiume per il torrente Cormor: un'asta fluviale, che dalle colline moreniche al mare, da nord a sud, solca diversi paesaggi naturali, urbani e periurbani del Friuli Venezia Giulia. È in tale quadro che si sono inserite le attività didattiche e di ricerca sviluppate tra il 2018 e il 2019 dal Laboratorio di progettazione urbanistica II del Corso di studio in Architettura dell'Università di Trieste, di cui si restituiscono qui i risultati. Al di là dell'occasione contingente, queste attività hanno sollecitato una riflessione ampia sulle prospettive di mutamento e di rigenerazione delle tante "terre di mezzo" che punteggiano il territorio regionale e nazionale. Si tratta di situazioni che, data l'apparente ordinarietà delle dinamiche e delle pratiche che le connotano, non rientrano nei contesti di riferimento delle città metropolitane né a quelli perimetrati come aree interne, oggetto delle politiche di coesione recentemente finanziate ai livelli nazionale ed europeo. È anche in previsione dell'avvio di una nuova stagione di programmi europei – e degli obiettivi sempre più integrati per lo sviluppo sostenibile che l'Agenda 2030 ci invita a considerare – che il racconto dell'esperienza di progetto nelle terre di mezzo del Cormor può contribuire a stimolare un dibattito su diversi fronti. Dalla necessità di riportare queste situazioni territoriali al centro dell'attenzione disciplinare e delle politiche, all'opportunità di riorientare modi e temi del progetto urbanistico verso nuove prospettive di prosperità e sostenibilità che siano profondamente radicate nei ritmi (talvolta più lenti) e nei patrimoni (spesso minimali) di spazi e manufatti che punteggiano simili contesti, all'urgenza di ripensare i modi di fare didattica nell'ottica di una sempre più convinta apertura delle attività formative al territorio e agli attori istituzionali e civili che lo animano.

La pubblicazione è stata resa possibile dai finanziamenti per le attività didattiche del Corso di studio in Architettura dell'Università degli Studi di Trieste.



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI DI TRIESTE



dipartimento
di ingegneria
e architettura

Corso di studio in Architettura

Progetto grafico e impaginazione
Franco Nicole Scitte

Fotografia in quarta di copertina
di Ilaria De Marchi

print
ISBN 978-88-5511-070-9
online
ISBN 978-88-5511-071-6

Questo volume è integralmente disponibile online a libero accesso nell'archivio digitale Openstarts (a cui si rinvia per una lettura di maggior dettaglio degli apparati grafici), al link: <https://www.openstarts.units.it/handle/10077/27778>



© copyright 2019 EUT

Proprietà letteraria riservata.
I diritti di traduzione, memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento totale e parziale di questa pubblicazione, con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm, le fotocopie o altro) sono riservati per tutti i paesi.

EUT Edizioni Università di Trieste
p.zza Europa, 1 - 34127 Trieste
email eut@units.it

Il volume raccoglie gli esiti del Laboratorio di progettazione urbanistica II del Corso di studio in Architettura dell'Università degli Studi di Trieste, tenutosi nell'anno accademico 2018-2019.

Il Laboratorio è stato coordinato da Elena Marchigiani, con Paola Cigalotto, la partecipazione di Paola Di Biagi e la collaborazione di Andrea Peraz. Vi hanno preso parte gli studenti: Paola Barbiani, Giovanni Bearzotti, Debora Buccino, Margherita Caiffa, Mascia Collenz, Giacomo De Conz, Serena Di Ferro, Liliana D'Onofrio, Carla Furlani, Luca Lauricella, Tomas Linternone, Tomas Lippiello, Savino Maiello, Maria Teresa Manzara, Isabella Morgera, Vera Novello, Nicolas Pigat, Peter Ridolfi, Andrea Romanzin, Giada Tomasin, Giulia Vallone, Giulia Zei, Federico Zotti, Nicoletta Zucchiatti. Nel percorso di riflessione attraverso il progetto che è qui restituito ci hanno accompagnato: Luca Di Giusto (Comune di Tricesimo); Evin Cocco, Ilaria De Marchi, Luca Troian (Associazione di promozione culturale e turistica Valle del Cormor).

Un grazie sentito va a tutti coloro che hanno partecipato a questa esperienza: in primo luogo agli studenti che, con il loro entusiasmo e impegno, hanno saputo cogliere la sfida di elaborare visioni di progetto senza le quali questo libro non sarebbe stato possibile; ai soggetti che da anni sono attivi sul territorio, le cui indicazioni ci hanno permesso un'immersione diretta e un confronto ravvicinato con i luoghi e le aspettative che li animano; ai colleghi Alessandro Ali, Sara Basso, Maurizio Bonizzi e Valentina Crupi che, durante il Laboratorio, ci hanno generosamente offerto i loro suggerimenti.

Un ringraziamento particolare va a Paola Di Biagi, che ci ha sempre accompagnato e indirizzato con sapienza e passione nelle pratiche dell'insegnamento e della ricerca; e ad Andrea Peraz, che con cura e professionalità ha saputo guidare gli studenti del Laboratorio in un percorso complesso di apprendimento.

I contenuti di questo volume sono esito di una riflessione condivisa dalle due autrici. La stesura finale dei testi è da attribuire come segue: *Premessa*, *1. Rappresentazioni necessarie*, *4. Mappe di progetto per luoghi e opportunità* a Elena Marchigiani; *2. Territori di bordo* a Paola Cigalotto; *3. Un campo ibrido*, *5. Riflessioni aperte* a Paola Cigalotto ed Elena Marchigiani.

A Emilio, Giulio e
Sofia, che con i loro
occhi ci invitano
ogni giorno a
guardare al futuro.

TERRE DI MEZZO.
PERCORSI DI PROGETTO
LUNGO IL TORRENTE
CORMOR
ELENA MARCHIGIANI
PAOLA CIGALOTTO

10

PREMESSA

12

1. RAPPRESENTAZIONI NECESSARIE

Terre di mezzo.

Un diversa prospettiva.

30

2. TERRITORI DI BORDO

Sequenze di spazi intermedi.

Eppur qualcosa si muove:
verso il Contratto di Fiume
del Cormor.

54

3. UN CAMPO IBRIDO

Ricerca è progetto.

Paesaggi fluviali come ecologie
complesse.

Turismo e ciclabilità, ma anche
attrezzature e servizi.

70

4. MAPPE DI PROGETTO PER LUOGHI E OPPORTUNITÀ

Sarti e gioiellieri.

Infrastrutture per una città
collettiva.

Archi e asole: circuiti
tra dotazioni territoriali.

Collane di parchi: tra spazi
dell'abitare e attrezzature
di prossimità.

Maglie e rammendi: risorse della
memoria per paesaggi da leggere
in *braille*.

124

5. RIFLESSIONI APERTE

L'utilità di sconfinare.

Un'agenda per le terre di mezzo?

138

6. APPARATI

Riferimenti bibliografici.

Autori e fonti delle immagini.

«Nelle dimensioni più minute e specifiche del locale sono riflessi, come in altrettanti specchi deformanti, i grandi temi che hanno attraversato il mondo occidentale negli ultimi decenni, la formazione della città regione, delle periferie metropolitane, della città diffusa, del recupero, del rinnovo e riqualificazione di intere parti della città esistente, della ridefinizione del loro ruolo e della loro funzione, del rapporto tra conservazione e innovazione, della “renovatio urbis”» (Secchi, 1996: 90).

«Nelle mappe, stato di fatto e trasformazioni proposte si sovrappongono continuamente, nel tentativo di restituire lo sguardo attivo del planner, in cui città presente e città possibile, percezione della situazione e immaginazione dei suoi sviluppi, finiscono per coincidere [...] come una semplice traccia della struttura della città entro la quale il lettore possa orientare la sua lettura, che è fin dall'inizio sforzo di cogliere, nella situazione esistente, i germi del possibile futuro». In questo modo testi scritti e mappe «instaurano tra chi scrive e chi legge, tra planner e cittadino, una relazione circolare: mentre la scrittura del planner, che è racconto e descrizione, riproduce il suo lavoro che consiste nel guardare camminando attraverso la città, a sua volta la lettura da parte del cittadino invita il cittadino stesso a camminare osservando, sulle tracce del planner» (Ferraro, 1998: 106, 107).

PREMESSA

Nel nostro paese, dopo un prolungato disinteresse per il governo strategico delle dinamiche di sviluppo territoriale, negli ultimi anni i temi relativi alla costruzione di un'agenda urbana nazionale sono tornati al centro del dibattito. Se a rianimare la discussione ha contribuito l'imminente avvio della nuova stagione di programmazione dei fondi strutturali europei 2021-2027, ancora forte appare la propensione a focalizzare l'attenzione su città metropolitane e aree interne già oggetto dei programmi nazionali per la coesione territoriale varati negli ultimi anni, ossia sui contesti urbani investiti, da un lato, da più intense trasformazioni, dall'altro da processi particolarmente evidenti di abbandono e decrescita demografica. Il quadro ordinario delle città piccole e medie – in Italia predominante – tende a rimanere sullo sfondo. Un quadro che connota anche il telaio insediativo del Friuli Venezia Giulia. Nella nostra regione, molti centri urbani di dimensioni contenute sorgono nei pressi del sistema dei fiumi che struttura una grande varietà di paesaggi urbanizzati, rurali, naturali, tra le montagne e il mare. A partire dagli anni 2000, 25 Comuni della valle del torrente Cormor hanno iniziato a ripensare in maniera congiunta il governo dei territori che, lungo l'asta fluviale, si estendono a nord e a sud di Udine, dalle aree montane di Buja a quelle della bassa pianura di Marano Lagunare. Assumendo la mobilità sostenibile quale motore di nuove forme di valorizzazione economica e turistica, con il supporto di un'associazione di cittadini, sono ora impegnati nella definizione di un Contratto di Fiume: uno strumento non obbligatorio, finalizzato alla costruzione partecipata di programmi strategici e di pianificazione d'area vasta, in cui i temi della tutela ambientale si coniugano a quelli dello sviluppo locale.

È questo il contesto delle attività didattiche e di ricerca che il Corso di studio in Architettura dell'Università di Trieste ha recentemente promosso in collaborazione con i soggetti attivi sul territorio, dei cui risultati il libro offre una rilettura concentrandosi sugli ambiti rivieraschi tra i comuni di Tricesimo e Castions di Strada. La progettazione dei tratti mancanti dell'ippovia e della ciclovia del Cormor e delle sue connessioni con la rete intercomunale dei percorsi per la mobilità lenta ha dato l'opportunità di riformulare le questioni attinenti allo sviluppo turistico e alla ciclabilità in una prospettiva progettuale ampia, volta a migliorare i rapporti tra il torrente e i centri urbani di piccole e medie dimensioni attraversati a nord e a sud di Udine. Nelle visioni progettuali prodotte con gli studenti, il Cormor è stato interpretato come la spina dorsale di una nuova rete di attrezzature di interesse collettivo, servizi ecosistemici e paesaggi, cui è attribuita una funzione

di supporto sia a forme di turismo sostenibile, sia e soprattutto a progetti orientati al miglioramento delle condizioni del vivere quotidiano in territori urbani di grana minuta e dispersa.

Il libro dedica larga parte dei propri contenuti agli esiti delle indagini ed esplorazioni di progetto condotte nei paesaggi del Cormor. Non si limita però solo a questo. La ricorrenza di situazioni simili a quelle qui messe a fuoco ci ha spinto ad accompagnare il racconto di un'esperienza localmente situata e determinata, con spunti per una riflessione più ampia sulle tante "terre di mezzo" oggi ancora difficili da inquadrare nei contesti normalmente interessati dalle politiche nazionali ed europee. Non meno importante ci è sembrato assumere la scrittura di questo volume come un'opportunità per collocare il percorso didattico all'interno di un ragionamento più generale sul progetto urbanistico, sui suoi atteggiamenti, materiali e strumenti. In particolare, ci siamo interrogate su come fare urbanistica e parlare di sviluppo sostenibile oggi possano declinarsi per ridare centralità a situazioni rimaste ai margini delle dinamiche di trasformazione spaziale ed economica, senza tuttavia ricondurle all'interno di traiettorie di crescita che male si adattano alla loro grande sensibilità e piccola misura. La continua dislocazione tra formazione e ricerca, tra dentro e fuori le aule universitarie, ci ha altresì stimolato a ragionare sulla necessità di aggiornare i nostri approcci alla didattica; su come renderli più pertinenti alle mutazioni e alle domande che i territori esprimono, a ciò che l'urbanistica è chiamata – nella pratica – a fare per dare supporto a chi nei contesti opera, e tutti i giorni si confronta con una crescente difficoltà ad abitarli e a immaginarne prospettive di riscatto.

Se l'auspicio è di avere contribuito alla costruzione di una visione strategica e progettuale per i paesaggi del Cormor, le nostre riflessioni si alimentano e portano a sintesi molte piste di ricerca sviluppate, nel tempo, all'interno dell'università e attraverso un rapporto diretto con diversi attori e situazioni: amministrazioni, cittadini e luoghi, ma anche colleghi e studiosi, ai quali siamo debitrice e a cui faremo riferimento nel nostro racconto. Un grazie particolare va agli studenti, ai docenti con cui abbiamo condiviso le attività didattiche, e ai rappresentanti dei Comuni e dell'Associazione Valle del Cormor che con noi hanno intrapreso un percorso complesso e stimolante, che tanto ci ha trasmesso e, speriamo, altrettanto possa dare a chi sarà chiamato a disegnare il futuro di questi territori. Un futuro di emancipazione da una perifericità che con convinzione riteniamo solo apparente, perché ancora ignara delle molte risorse e opportunità qui presenti.

1

1

1

RAPPRESENTAZIONI NECESSARIE

In Italia, negli ultimi anni, la costruzione di un'agenda urbana nazionale è tornata al centro dell'attenzione (Calafati, 2015). Di recente, anche in vista della nuova programmazione europea 2021-2027, la discussione si è ulteriormente alimentata di occasioni di dibattito che tendono, tuttavia, a interessare più gli ambiti tecnici e disciplinari che quelli politici. A una riflessione spesso non sistematica sugli esiti della stagione di politiche e azioni che ormai ci sta alle spalle, si sono accompagnati ancora timidi discorsi su possibili orientamenti per l'allocazione dei finanziamenti futuri (Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile [ASviS] e Urban@it, 2018)¹. Parallelamente ha preso corpo la consapevolezza di un progressivo distacco tra politiche e città, che trova le proprie ragioni nella difficoltà a governare la crescente differenziazione delle dinamiche urbane, socio-economiche, demografiche e culturali oggi compresenti nel nostro paese (Munarin e Velo, 2016; Carta e La Greca, 2017; Urban@it, 2018; Perrone e Paba, 2019).

È proprio in relazione a tale varietà di condizioni, velocità e traiettorie di mutamento che l'adeguamento ai contesti dei futuri strumenti di *governance* e pianificazione di città e territori si delinea come un compito particolarmente complesso, a livello nazionale e locale.

TERRE DI MEZZO

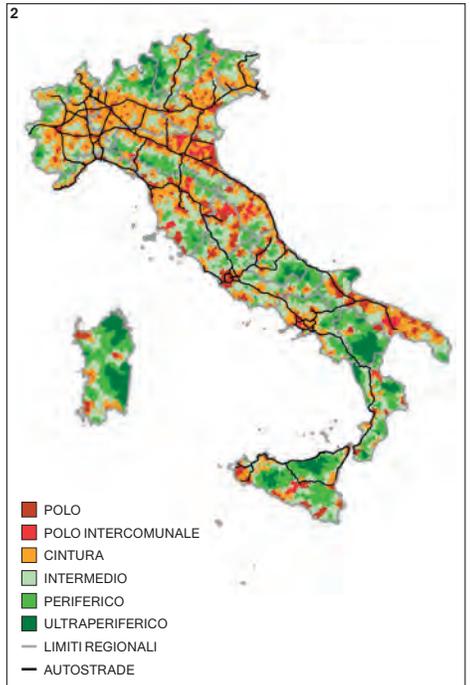
In Italia, la mappa dell'abbandono e delle situazioni territoriali in condizioni di fragilità ambientale, economica e socio-demografica è sempre più articolata e diffusa. Anche contesti che sono stati storicamente al centro delle dinamiche di trasformazione e modernizzazione del paese stanno cambiando natura, in un processo che vede l'intrecciarsi di percorsi di selezione e declino, di marginalizzazione e lento emergere di nuove opportunità, che ancora stentano però a trovare piena espressione in nuovi cammini di sviluppo (Borghi, 2017; De Rossi, 2018a).

Sullo sfondo sta una riflessione più ampia, entro la quale – in Italia e in Europa – la definizione di “città” oggi non appare univoca e si presta a interpretazioni differenti (Amin e Thrift, 2005²), come evidenziano le analisi recentemente prodotte da alcune reti nazionali di ricerca (Balducci, Fedeli e Curci, 2017a, 2017b). Molte regioni italiane, parcellizzate in numerosi comuni, sono caratterizzate da un'urbanizzazione dispersa, originata da insiemi di piccoli centri attraversati e vissuti da pratiche e riti che, per la loro estensione spaziale, appaiono per certi versi “metropolitani”, e che con i contesti urbani più densi condividono i grandi temi della crisi strutturale che affligge il mondo occidentale contemporaneo. «L'urbanistica è pienamente coinvolta, anzi squassata dalla mutazione in atto: alla progressiva frantumazione dei modi di fare collaudati si accompagna una seria difficoltà a metterne in discussione i principi in relazione a una nuova interpretazione di quel che succede nelle città e nei territori, in quello che ormai si identifica come l'urbano *tout court*» (Gabellini, 2018: 11).

In tal senso, il caso del Friuli Venezia Giulia è rappresentativo di situazioni ricorrenti in ambito nazionale ed europeo. Si tratta di una regione priva di vere e proprie realtà metropolitane: il 71% dei comuni conta meno di 5.000 abitanti, con un generale arresto dei tassi di crescita della popolazione e un incremento dei trend di invecchiamento; un'unica città raggiunge dimensioni medie (Trieste, con 204.338 residenti), mentre i tre restanti capoluoghi presentano dimensioni contenute (Gorizia con 34.411, Pordenone con 51.139 e Udine con 99.518 residenti) (Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, 2018a). I contesti del Friuli Venezia Giulia su cui si concentra la nostra attenzione appartengono alle tante “terre di mezzo” che punteggiano il territorio nazionale.

1
 Piano Operativo Nazionale (PON) 2014-2020: mappa delle città metropolitane. La geografia territoriale dei fondi stanziati dal PON rinvia al ridisegno istituzionale avviato dalla legge n. 56 del 2014, *Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*.

2
 Strategia Nazionale delle Aree Interne (SNAI): mappa dei comuni. La classificazione è fatta in base al tempo di percorrenza in automobile dal centro di offerta di servizi più vicino (polo e polo intercomunale): cintura (non più di 20 minuti); intermedio (da 20 a 40 minuti); periferico (da 40 a 75 minuti); ultraperiferico (oltre 75 minuti). Rientrano nelle aree interne i territori classificati come intermedi, periferici e ultraperiferici, per una copertura complessiva pari al 51,7% dei comuni italiani, al 22,4% della popolazione nazionale e al 59,6% della superficie territoriale del paese (<https://www.forumdisuguaglianzediversita.org/wp-content/uploads/2019/05/Lucatelli_28-maggio-2019.pdf>, sito consultato il 29/07/2019).



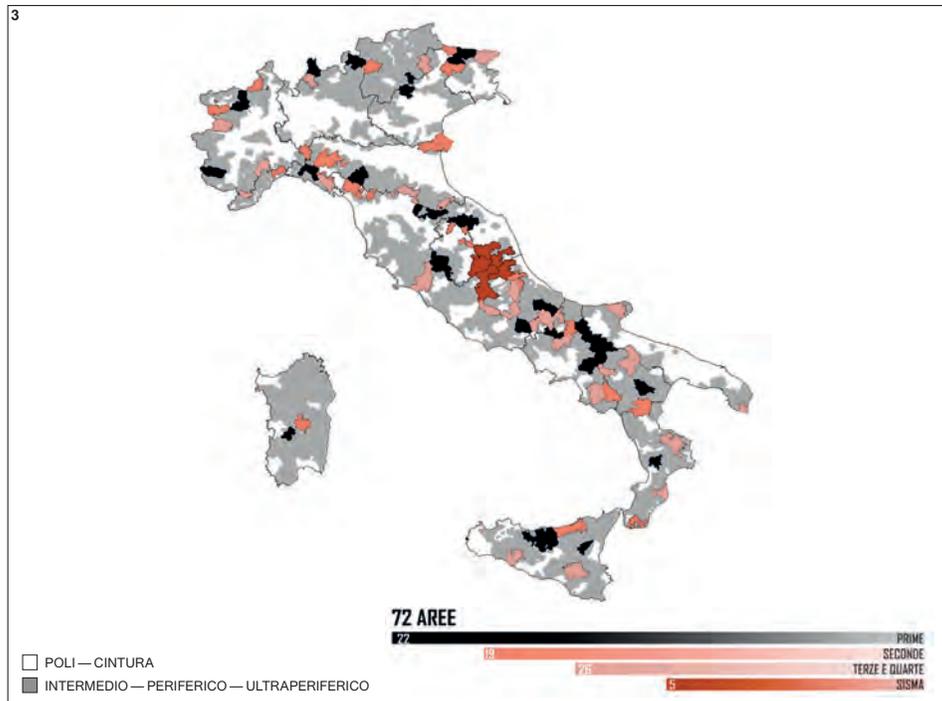
3 Strategia Nazionale delle Aree Interne (SNAI): le 72 aree di progetto. I 1.071 comuni a oggi selezionati sono classificati per il 57,6% come periferici e ultraperiferici rispetto a una distanza media dai centri di offerta dei servizi tra i 50 e i 60 minuti. Gli ambiti individuati coprono il 13,4% dei comuni italiani (e il 26% di tutti quelli classificati come aree interne); contano 2.050.030 abitanti, pari a circa il 3,4% della popolazione nazionale (e al 15,5% di quelli residenti nelle aree interne; dati al 2017); si estendono sul 17% della superficie territoriale del paese (e sul 28,4% di tutte le aree interne). In confronto alle medie nazionali, presentano evidenti differenze nella densità di abitanti per chilometro quadrato

(39,9 abitanti anziché 200,6), nella variazione della popolazione nei periodi 2001-2011 e il 2011-2017 (-4,4% e -3,2% anziché +4,3% e +1,9%), nella quota di popolazione con 65 anni e più (26,2% anziché 22,3%) (Lezzi, 2018).

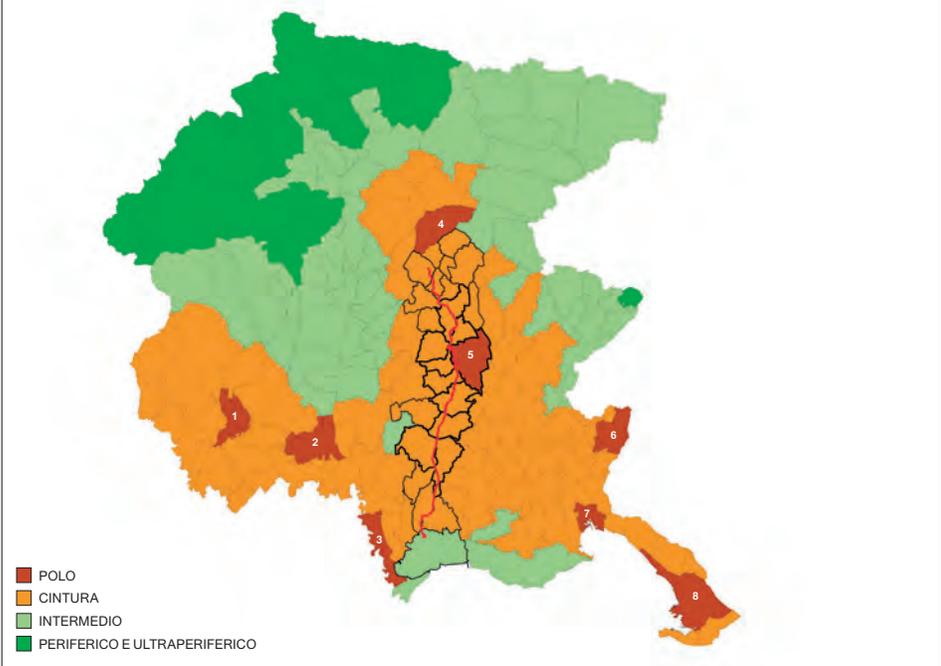
4 Strategia Nazionale delle Aree Interne (SNAI): mappa dei comuni in regione Friuli Venezia Giulia. I poli (compresi quelli intercomunali): 1 Pordenone 2 San Vito al Tagliamento 3 Latisana 4 Gemona del Friuli 5 Udine 6 Gorizia 7 Monfalcone 8 Trieste. Sono evidenziati, in nero, i 25 comuni della valle del torrente Cormor e, al loro interno (con maggiore spessore), i perimetri degli 11 comuni oggetto di indagine progettuale; in rosso, il torrente Cormor.

5 Strategia Nazionale delle Aree Interne (SNAI): le 3 aree di progetto in regione Friuli Venezia Giulia. L'area delle Dolomiti Friulane comprende 15 comuni classificati come aree interne, dei quali 5 periferico-ultraperiferici. La popolazione complessiva è di 26.785 abitanti e quella media per comune è di 1.786 abitanti, con significative variazioni interne, dagli 11.818 di Maniago (unico comune sopra i 2.500 abitanti), ai 261 di Barcis. L'area dell'Alta Carnia conta complessivamente una popolazione pari a 20.285 abitanti. Tutti i 20 comuni inclusi sono classificati come aree interne; 16 di essi come periferico-ultraperiferici.

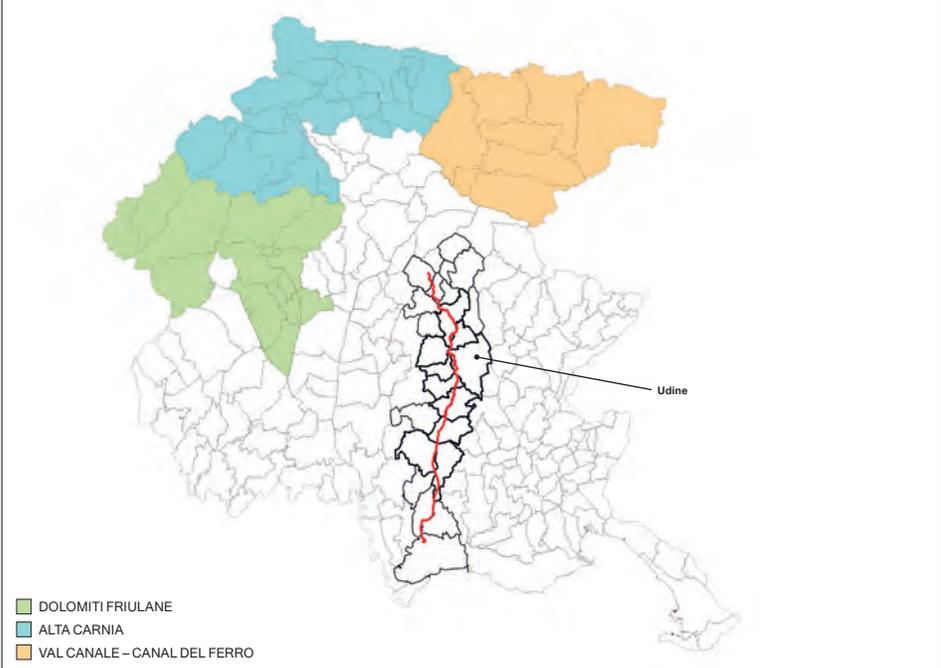
La popolazione media per comune è di 995 abitanti. Il comune più piccolo è Ligosullo con 142 abitanti, e il più grande è Paularo con 2.737 abitanti. L'area della Val Canale - Canal del Ferro comprende 8 comuni, 7 dei quali classificati come aree interne, e nessuno come periferico-ultraperiferico. La popolazione complessiva è di 11.164 abitanti, mentre quella media per comune è di 1.368 abitanti. Anche in questo caso emerge un'elevata variazione interna, tra il comune di Tarvisio che conta 4.577 abitanti e Dogna che ne registra 192. I dati sono riferiti al 2011 (Comitato nazionale Aree Interne, 2015).



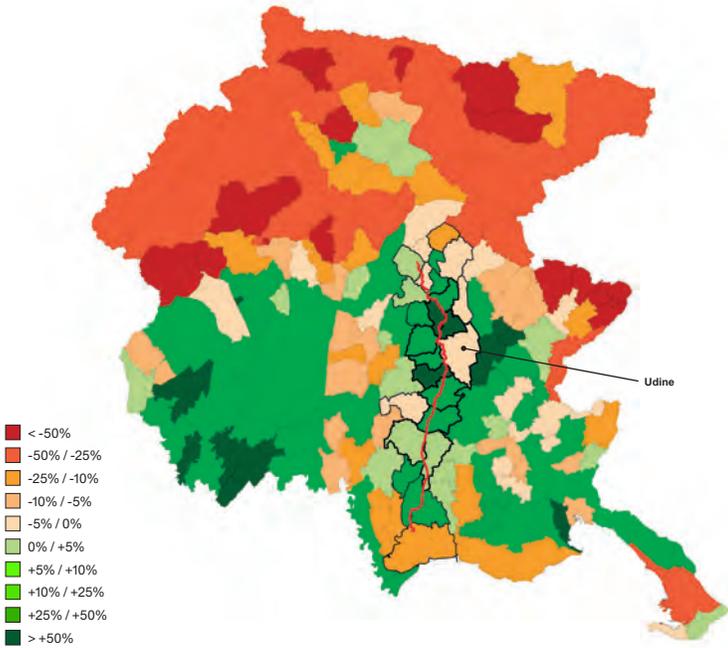
4



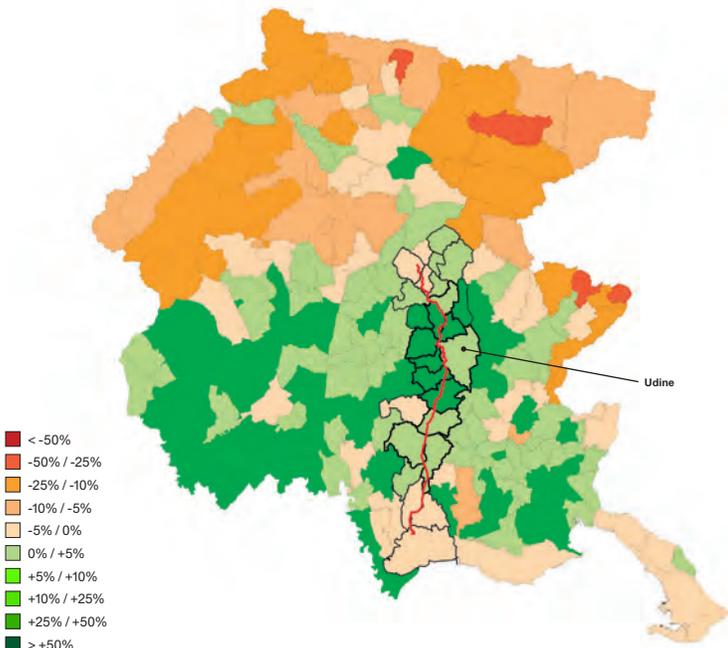
5



6



7



6

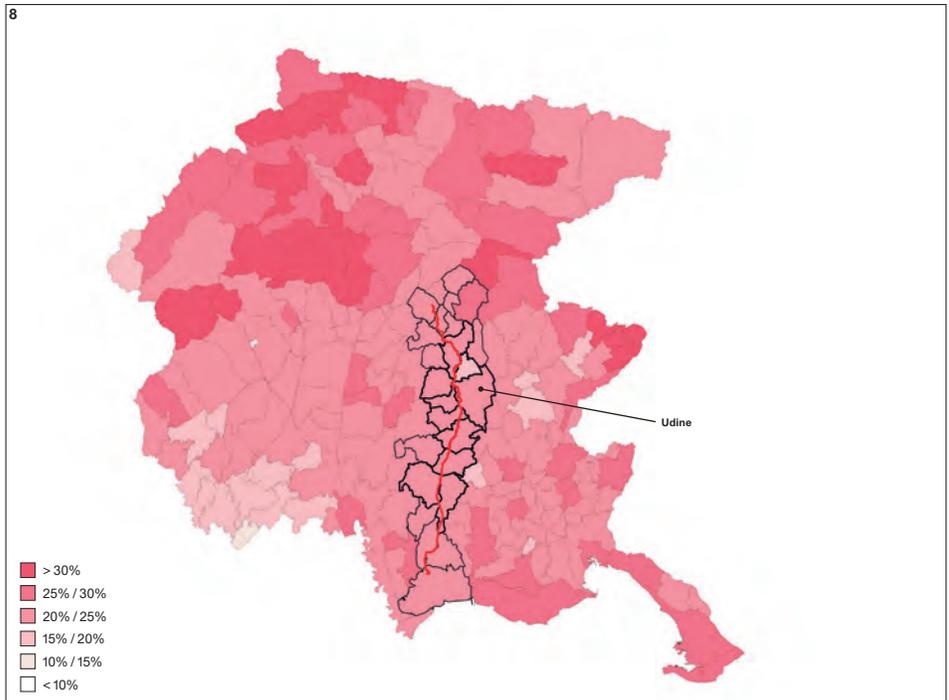
Regione Friuli Venezia
Giulia: variazione
percentuale della
popolazione 1971-2011.

7

Regione Friuli Venezia
Giulia: variazione
percentuale della
popolazione 2001-2011.

8

Regione Friuli Venezia
Giulia: quota di popolazione
con 65 anni e più sul totale
della popolazione al 2011.
Le aree di progetto della
SNAI generalmente
ricalcano i perimetri dei
territori comunali montani,
in cui le dinamiche di
spopolamento e
invecchiamento della
popolazione appaiono
più significative.



Con la locuzione terre di mezzo alludiamo a situazioni che, pur consistenti e pervasive, non rientrano nei parametri e nei perimetri delle città metropolitane più dinamiche, ma nemmeno in quelli stabiliti per le aree interne più marginali e oggetto di processi di spopolamento, entrambe al centro delle politiche nazionali per la coesione territoriale che in larga parte hanno attinto ai fondi della programmazione europea 2014-2020³. L'interesse per le terre di mezzo deriva proprio da quello che in Italia oggi ci appare un «disinvestimento strategico, politico e culturale» nei confronti delle periferie dei centri medi e piccoli e dei tanti luoghi di una «provincia fatta di tessuti urbani e produttivi policentrici» (Carrosio, 2019: 3).

Si tratta di territori in cui numero di abitanti e dotazioni di servizi ancora tengono (sia pure a fatica), e situazioni di disagio economico e di smissione rimangono circoscritte (e forse, per questo, più facilmente governabili). Nonostante ciò, questi ambiti appaiono “fragili”: pur non avendo ancora raggiunto un punto di crisi evidente, faticano ad adattarsi al mutare di assetti e processi. Stanti le difficoltà a individuare e ad accedere a specifici canali di finanziamento, qualora lasciati soli di fronte a sfide ambientali, economiche e sociali sempre più complesse, il rischio è che simili contesti tendano a “scivolare” in sempre più gravi condizioni di marginalità⁴.

UNA DIVERSA PROSPETTIVA

Il Friuli Venezia Giulia è il campo delle attività didattiche e di ricerca che il Corso di studio in Architettura dell'Università di Trieste ha recentemente promosso in collaborazione con alcuni attori attivi sul territorio⁵.

In questa regione, numerosi insediamenti si sono sviluppati in prossimità del sistema dei fiumi che si dispiega tra l'arco delle colline moreniche e il mare. Le nostre riflessioni si sono in particolare concentrate sulla sequenza discontinua di formazioni urbane che, con diverse concentrazioni e densità, si snodano lungo il torrente Cormor tra i comuni di Tricesimo e Castions di Strada, a comprendere piccole frazioni, paesi rurali, le periferie della città di Udine⁶. La selezione delle aree oggetto di esplorazione progettuale è stata orientata dall'intento di coprire un campione significativo dei molteplici intrecci tra paesaggi fluviali e urbani che connotano

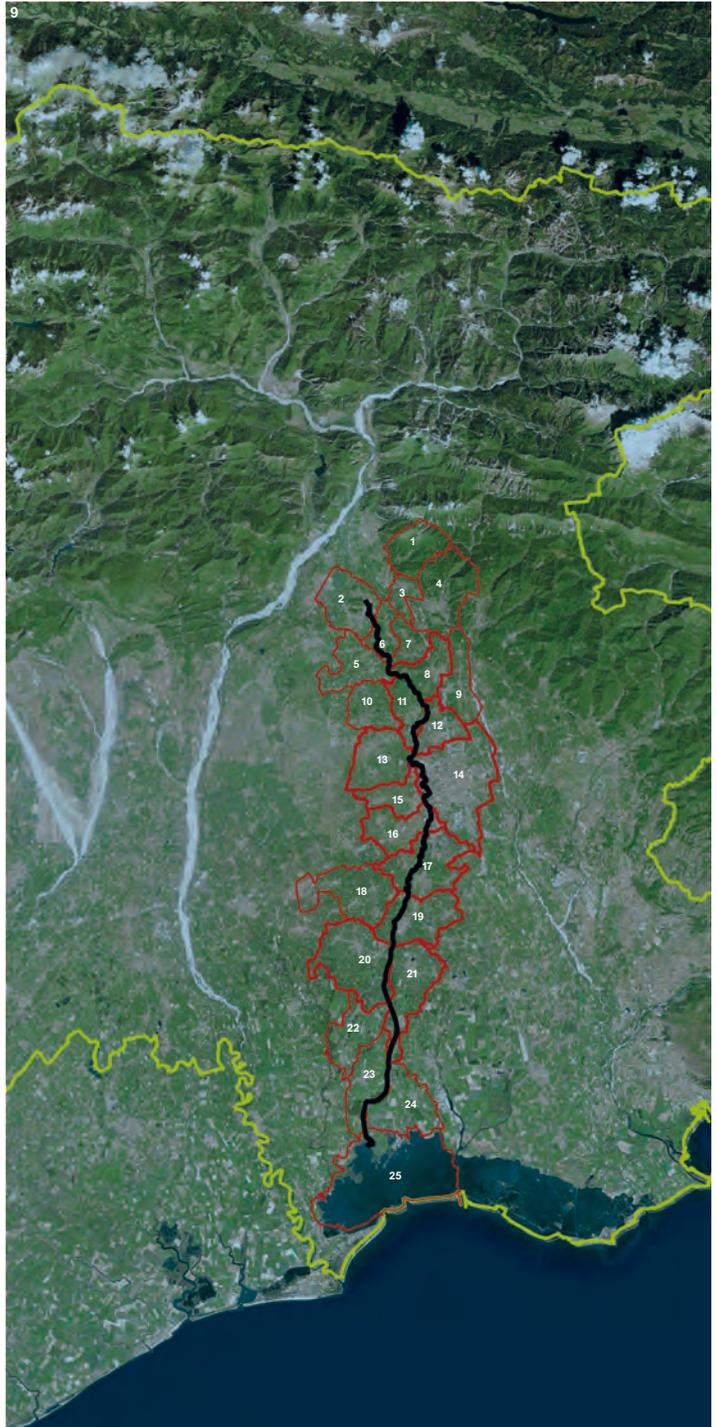
9

Regione Friuli Venezia Giulia: i territori dei 25 comuni della valle del Cormor.

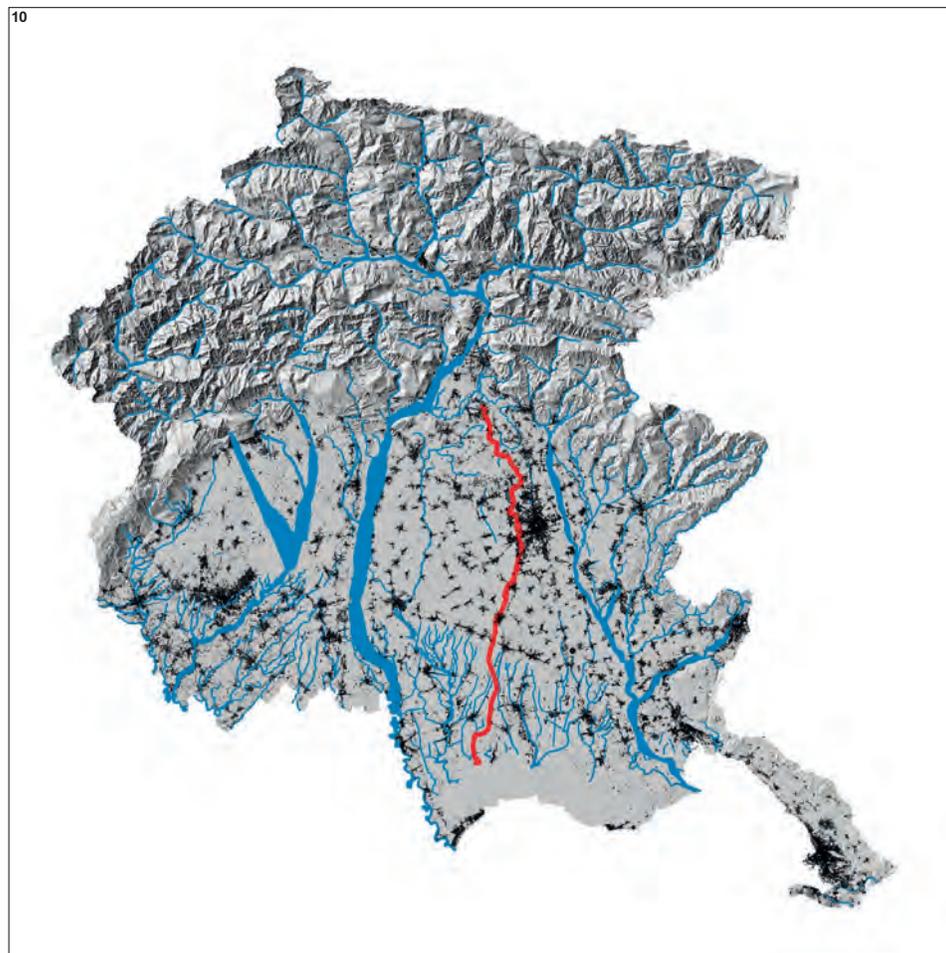
I comuni:

- 1 Montenars
- 2 Buja
- 3 Magnano in Riviera
- 4 Tarcento
- 5 Colloredo di Monte Albano
- 6 Treppo Grande
- 7 Cassacco
- 8 Tricesimo
- 9 Reana del Rojale
- 10 Moruzzo
- 11 Pagnacco
- 12 Tavagnacco
- 13 Martignacco
- 14 Udine
- 15 Pasian di Prato
- 16 Campofornido
- 17 Pozzuolo del Friuli
- 18 Lestizza
- 19 Mortegliano
- 20 Talmassons
- 21 Castions di Strada
- 22 Pocenia
- 23 Muzzana del Turgnano
- 24 Carlino
- 25 Marano Lagunare.

In grassetto e con maggiore spessore sono evidenziati gli 11 comuni oggetto di indagine progettuale.



10
Regione Friuli Venezia
Giulia: trama insediativa,
rete delle acque e orografia.
Tra la fascia pedecollinare
e la pianura umida, la rete
delle acque costituisce
uno dei principi ordinatori
della trama insediativa.



molte delle terre di mezzo presenti in regione e, nello specifico, quelle che fiancheggiano i circa 60 chilometri di corso del torrente: dalla fascia pedemontana settentrionale, dove il Cormor procede tra i rilievi sormontati da piccoli nuclei antichi; attraverso il settore centrale della pianura asciutta, dove la conurbazione udinese si estende e, a parte l'asta principale, la rete idrica minore generalmente scorre sotterranea; sino alla pianura umida meridionale, in cui il sistema delle acque riaffiora in superficie, e l'urbanizzazione si fa più dispersa.

Ciò che agli attori locali specificamente interessava era un progetto integrato per l'ippovia-ciclovìa del Cormor: un itinerario percorribile in bicicletta e a cavallo, oggi solo in parte realizzato nel tratto a nord dove peraltro già versa in cattive condizioni manutentive e che, nella sezione meridionale (tra Udine e il mare), appare ancora privo di un disegno organico di connessioni alla scala territoriale. La domanda che ci veniva posta era quindi molto precisa e dettagliata; abbiamo però deciso di declinarla in termini più complessi, come un'occasione per ricollocare i temi della valorizzazione turistica in una prospettiva progettuale ampia. L'obiettivo era di accompagnare i nostri "committenti" nella riscoperta delle tante trame nascoste e dimenticate che ancora legano i paesaggi del fiume alla struttura insediativa; di aiutarli a reimmaginare il miglioramento dell'accessibilità alle sponde del Cormor come il motore per la creazione di nuovi servizi, attrezzature, economie circolari, capaci di dispiegare i propri effetti su ambiti più estesi della semplice fascia di pertinenza fluviale. L'intento che ci animava era, in sostanza, di rileggere le terre di mezzo tra il fiume e gli spazi urbani e periurbani che su di esso si affacciano non come territori "in sospeso", bensì come luoghi in cui indagare inediti cammini di sviluppo sostenibile. A queste terre ci sembravano infatti ancora mancare immagini d'insieme orientate al progetto, che dessero visibilità e riconoscibilità a risorse già presenti, ma ancora sottostimate per la loro natura discontinua, eterogenea, di frequente "altra" da quella oggetto delle dinamiche economiche e turistiche oggi prevalenti.

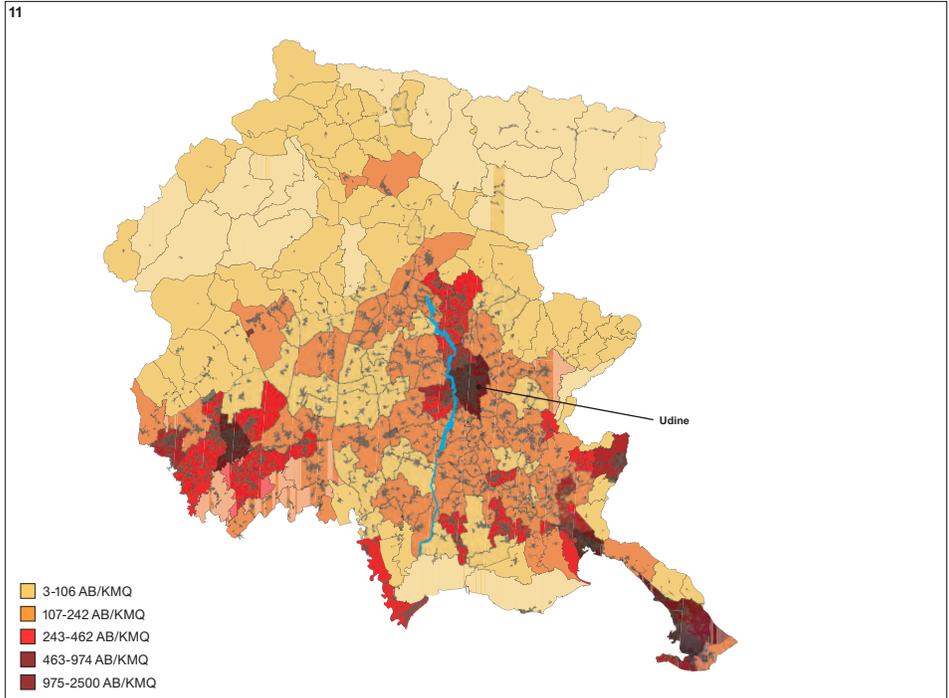
Con gli studenti, abbiamo perciò costruito rappresentazioni che aiutassero a vedere questi spazi in maniera diversa: non più il fiume come una semplice asta longitudinale o un banale retro di città e paesi, ma come un sistema complesso e strutturante, nuovamente legato ai contesti, in grado di rimettere in gioco le tante aree dismesse, sottoutilizzate e degradate che il suo corso via via incontra. Nelle visioni di progetto, il Cormor emerge così come la spina dorsale di una nuova rete di servizi ecosistemi-

11

Regione Friuli Venezia Giulia: trama insediativa e densità di abitanti.

Dall'elaborazione dei dati al 2001 emerge come, a eccezione di Udine e dei comuni della fascia pedemontana prossimi al capoluogo, le aree lungo il torrente Cormor (pur distinguendosi da densità ancora più basse presenti in molti territori regionali) risultino in media poco popolate, con insediamenti dispersi di grana fine.

Il confronto con la variazione percentuale della popolazione nel periodo 2001-2011 (figura 7) evidenzia il sostanziale permanere di queste condizioni: il numero di abitanti tende ad aumentare nei comuni della conurbazione udinese, mentre progressivamente diminuisce nei territori alle estremità settentrionale e meridionale del corso del torrente.

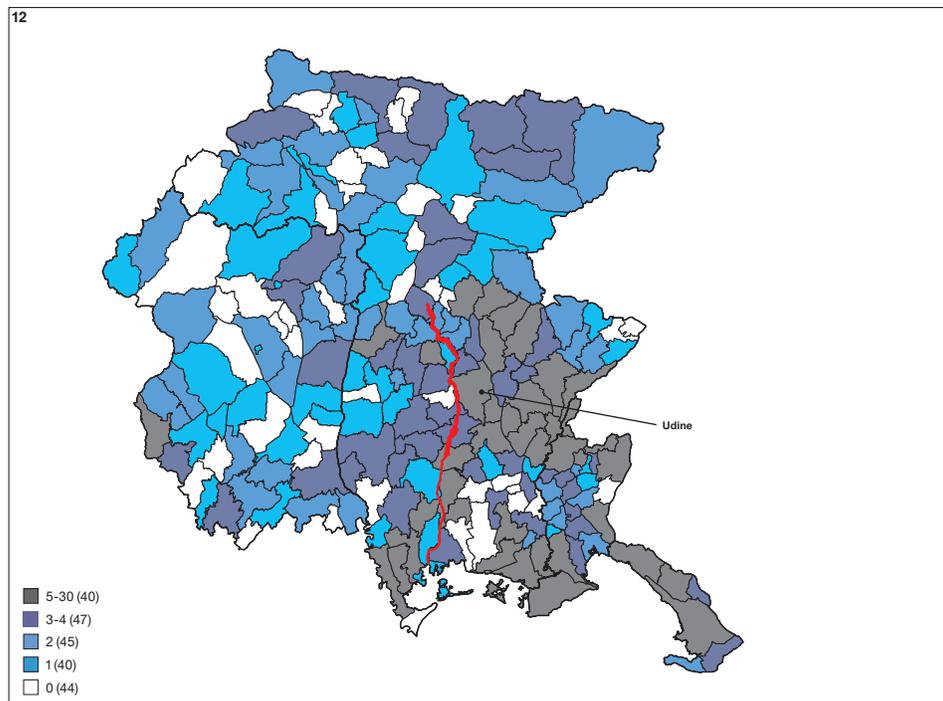


ci operante a diverse scale (territoriale, urbana e di quartiere); come una infrastruttura di percorsi, paesaggi e dotazioni pubbliche, cui riferire strategie estese di riuso e riqualificazione del telaio di attrezzature di interesse collettivo (parchi e giardini, spazi per la mobilità dolce ciclabile e pedonale, scuole, centri sociali e culturali), che già irrorava gli ambiti di bordo tra situazioni urbane e fluviali; come lo stimolo a ragionare su quanto forme di turismo “lento” possano aprire la strada a flussi e modalità di “riequipaggiamento” rispettosi della particolare natura, della sensibilità e degli stili di vita di questi contesti.

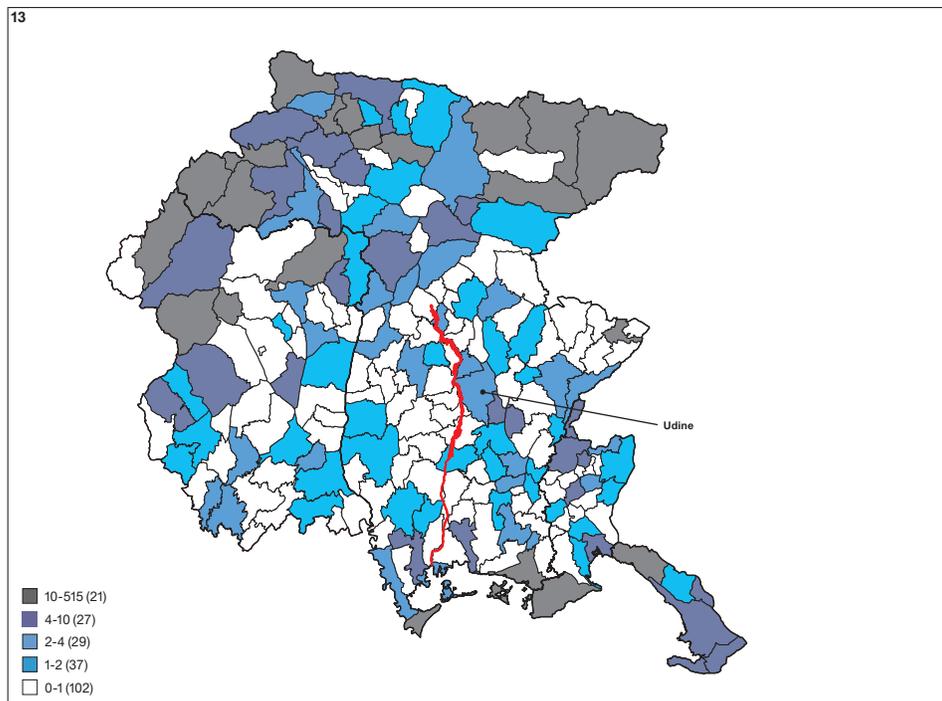
Pur essendo strettamente legato alle domande e alle condizioni dei luoghi che stavamo trattando, il continuo esercizio di costruzione e revisione delle nostre rappresentazioni ci ha doppiamente messo alla prova. Da un lato, ha imposto un lavoro molto attento di calibratura di strategie interpretative e soluzioni in rapporto ai luoghi; se volevamo alimentare la discussione sul futuro di questi territori, le nostre visioni dovevano essere fortemente *place-based*. D’altro canto, i caratteri per certi versi esemplari delle situazioni che stavamo indagando, la loro ricorrenza in altri ambiti regionali e nazionali, hanno stimolato una riflessione più generale su cosa si possa oggi intendere per sviluppo sostenibile. Ricorrentemente ci siamo interrogati sul concetto di “prosperità”, assumendolo come stimolo per pensare diversamente allo sviluppo, prendendo le distanze da paradigmi improntati a una mera crescita economica (Jackson, 2011). Prospero è un cammino che consente un accesso inclusivo alle risorse territoriali. In tal senso, non può che radicarsi nei luoghi, nelle loro biografie e nei loro delicati metabolismi; impone pratiche coraggiose e “rivoluzionarie” di sobrietà, per immaginare la transizione verso modi più sostenibili di abitare e fruire i contesti (Cacciari, 2016).

L’immersione nelle terre di mezzo del Cormor è stata così il motore di una riflessione sull’opportunità di tornare a forme di “determinismo ambientale”, offrendo lo stimolo per ragionare sull’importanza di «negoziare l’atterraggio su un suolo», e di assumere il “terrestre” non come semplice scenario ma come parte integrante dell’azione umana, agente capace di generare autonomamente trasformazione (Latour, 2017: 72⁷) e, proprio per questo, come imprescindibile orizzonte di senso per nuove rappresentazioni e proposte di progetto. Proposte più responsabili, drasticamente diverse da quelle dettate da un “determinismo economico” che oggi rischia di omologare e ridurre la nostra capacità di pensare a un futuro di resilienza e cura dei luoghi in cui viviamo⁸.

12
Regione Friuli Venezia
Giulia: aziende agrituristiche
autorizzate per comune.
Dai dati al 2017 emerge una
significativa concentrazione
del numero di aziende nei
territori prossimi al torrente
Cormor. La cifra tra
parentesi si riferisce al
numero complessivo dei
comuni della regione in cui
si registra la presenza
di aziende agrituristiche.



13
Regione Friuli Venezia
Giulia: tasso di turisticità
per comune.
Al 2017, il numero di
presenze turistiche annue
ogni 1.000 residenti
evidenzia un tasso ancora
generalmente ridotto nei
territori prossimi al torrente
Cormor. La cifra tra
parentesi si riferisce
al numero complessivo
dei comuni della regione
in cui si registra lo stesso
intervallo di presenze.



1 L'ultima Conferenza nazionale della Società Italiana degli Urbanisti (SIU) è stata dedicata a *L'urbanistica italiana di fronte all'Agenda 2030. Portare territori e comunità sulla strada della sostenibilità e della resilienza*, Matera-Bari, 5-7 giugno 2019. Si veda: <<http://www.societaurbanisti.it>>; si rimanda inoltre alla rivista on-line del Centro nazionale di studi per le politiche urbane (Urban@it): <<https://www.urbanit.it/rivista-online>>; siti consultati il 29/07/2019.

2 «La città è dovunque e in ogni cosa. Ma se oggi il mondo urbanizzato è una catena di aree collegate fra loro da luoghi/corridoi di comunicazione [...], che cos'è dunque il non urbano? È la piccola città, il villaggio, la campagna? Forse, ma solo fino a un certo punto, perché le "impronte" della città si trovano in tutti questi luoghi sotto forma di pendolari, turisti, telelavoro, media e urbanizzazione degli stili di vita; la tradizionale linea di divisione tra la città e la campagna è venuta meno» (Amin e Thrift, 2005: 17).

3 Il riferimento è al Programma Operativo Nazionale (PON), *Città metropolitane 2014-2020*, adottato dalla Commissione Europea con Decisione C (2015) 4998 del 14 luglio, e destinato a Torino, Genova, Milano, Bologna, Venezia, Firenze, Roma, Bari, Napoli, Reggio Calabria, Cagliari, Catania, Messina e Palermo; e, più nello specifico, alla *Strategia Nazionale per le Aree Interne* (SNAI), di cui all'Accordo di Partenariato per l'impiego dei fondi strutturali e di investimento europei, adottato dalla Commissione Europea il 29 ottobre 2014. Al 2018, la SNAI ha interessato 72 aree di progetto, comprendenti 1.071 comuni (Barca, 2012, 2016; Barca, Carrosio, Lucatelli, 2018; Lezzi, 2018); per un quadro delle sue finalità e attuazione, si vedano inoltre: a livello nazionale, <www.agenziacoesione.gov.it>, <<http://www.programmazioneeconomica.gov.it/2019/05/23/strategia-nazionale-delle-aree-interne>>, <[https://www.forumdisuguaglianzediversita.org/aree-interne-distanze-proposte-snai](https://www.forumdisuguaglianzediversita.org/wp-content/uploads/2019/05/Lucatelli_28-maggio-2019.pdf)>; a livello regionale, <<https://www.regione.fvg.it/rafv/cms/RAFGV/economia-imprese/montagna/FOGLIA14>>, <<http://www.regione.fvg.it/rafv/export/sites/default/RAFGV/economia-imprese/montagna/FOGLIA14/allegati/rapportoDiIstruttoriaPerLaSelezioneDelleAreeInterne-FVG.pdf>>; siti consultati il 29/07/2019.

4 In Friuli Venezia Giulia tali rischi risultano peraltro aggravati dall'avvenuta abolizione delle province, enti intermedi tra regioni e comuni. In virtù del proprio status di autonomia, questa Regione è stata infatti l'unica in Italia (insieme alla Sicilia, ugualmente autonoma) a dare attuazione alla legge n. 56 del 2014, *Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*. A oggi manca perciò un'istituzione di livello intermedio, che sia in grado di coagulare gli interessi e le prospettive di sviluppo territoriale di comuni che generalmente contano poche migliaia di abitanti.

5 Il riferimento è al Laboratorio di progettazione urbanistica II (anno accademico 2018-2019), del Corso di studio a ciclo unico in Architettura (quarto anno). Il Laboratorio è stato coordinato da Elena Marchigiani, con Paola Cigalotto, la partecipazione di Paola Di Biagi e la collaborazione di Andrea Peraz. Le attività didattiche sono rientrate in un Accordo quadro – stipulato a titolo non oneroso – tra il Dipartimento di Ingegneria e Architettura dell'Università degli Studi di Trieste, il Comune di Tricesimo e l'Associazione di promozione culturale e turistica Valle del Cormor (in rappresentanza delle amministrazioni e dei soggetti locali promotori del Contratto di Fiume per il torrente Cormor).

6 Abbiamo lavorato sui territori interessati da 11 comuni dell'ex provincia di Udine. Da nord a sud (il primo dato

si riferisce al numero di residenti, il secondo alla superficie territoriale in chilometri quadrati): Tricesimo (7.687; 17,7), Pagnacco (5.059; 14,9), Tavagnacco (14.981; 15,4), Martignacco (6.812; 26,7), Udine (99.518; 57,2), Pasian di Prato (9.363; 15,4), Campofornido (7.891; 21,9), Pozzuolo del Friuli (6.927; 34,4), Mortegliano (4.969; 30,1), Talmassons (4.045; 43,1), Castions di Strada (3.767; 32,8) (Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, 2018a).

7 «Se il terrestre non è più lo scenario dell'azione umana è perché esso *vi prende parte*. Lo spazio non è più quello della cartografia, con la sua griglia di longitudini e latitudini. Lo spazio è diventato una storia agitata di cui noi siamo partecipanti insieme ad altri, che reagiscono ad altre reazioni» (Latour, 2017: 58).

8 Tali questioni sono state ricorrentemente discusse da Cristina Bianchetti, Nicola Martinelli, Mariavaleria Mininni, Arturo Lanzani, Maurizio Tira nel corso della già richiamata Conferenza nazionale della Società Italiana degli Urbanisti (SIU) del 2019. Per una riflessione sui concetti di terra, territorio e terrestre come orizzonti cui riferire un pensiero rinnovato su crescita e sviluppo si rinvia a: Paba, 2019. Per un ragionamento sulle sollecitazioni che la strada della resilienza pone al fare urbanistica si veda inoltre: Gabellini, 2014.

2.

TERRITORIO DI BORDO

Uscendo dai colli di origine glaciale, il Cormor attraversa la piana urbanizzata fino a raggiungere il mare Adriatico. I territori intercettati dal torrente offrono una sequenza di situazioni sospese tra l'urbano e il rurale; di "spazi intermedi" il cui tratto evidente è la connotazione periferica e residuale di alcune aree, manufatti, pratiche e usi rispetto ai centri più compatti su cui si incardina la struttura insediativa di questa parte della regione.

SEQUENZE DI SPAZI INTERMEDI

A monte degli ambiti direttamente interessati dalle nostre esplorazioni progettuali, la parte iniziale del Cormor è interclusa da un'edificazione composta da piccoli centri collinari; presenta caratteri di pregio ambientale, a formare un mosaico di luoghi connotati da un'elevata biodiversità e da una forte articolazione topografica.

Entrando nei contesti direttamente indagati – tra i comuni di Tricesimo e Tavagnacco – il suo percorso incassato mantiene distante l'edificato: il torrente è pressoché inaccessibile, mentre sulla sommità dei rilievi sor-

gono i nuclei antichi; solo qualcuno di essi si spinge fino ai bordi dei terrazzi fluviali.

Nel tratto in pianura – tra Udine e Campofornido – il Cormor solca la conurbazione del capoluogo friulano. Le sue anse attraversano più volte l'autostrada, in prossimità della quale si incontrano grandi attrezzature pubbliche; l'edificazione lo affianca sui due lati. Qui la fascia del torrente costituisce una preziosa pausa nell'urbanizzato e un corridoio ambientale per l'hinterland udinese.

Nell'ultimo tratto di alta pianura il paesaggio si apre e il Cormor torna a scorrere in contiguità a piccoli nuclei antichi e alle loro più recenti espansioni. In particolare, da Pozzuolo del Friuli a Castions di Strada, il corso è punteggiato da complessi di edifici dismessi (archeologia industriale, chiuse e caselli idraulici, mulini e filande, ex aree militari, ecc.), per poi inoltrarsi nella bassa pianura bonificata. Oltre a praterie d'acqua dolce e zone umide naturali, il torrente tocca i residui dei boschi pianiziali e molte esondazioni segnano la sua storia; il tratto finale è stato per questo arginato e canalizzato fino al mare.

I tre transetti oggetto delle attività didattiche – tra Tricesimo e i lembi settentrionali del comune di Udine, tra la periferia occidentale del capoluogo friulano e Campofornido, tra Pozzuolo del Friuli e Castions di Strada – mostrano una grande varietà di paesaggi; estendendosi perpendicolarmente al fiume, appaiono connotati da gradi differenti di urbanizzazione e naturalità. Cionondimeno, alcune questioni ci sembrano accomunarli. Nonostante la frequente presenza di ambiti di interesse ambientale, la sensazione è che la mancanza di relazioni esplicite con i contesti urbani limitrofi, nel tempo, abbia contribuito a relegarli in una posizione marginale rispetto al funzionamento complessivo e alla fruizione di questi territori. Un tratto condiviso dalle diverse situazioni riconosciute è il loro situarsi ai bordi di una “macchina territoriale”, che qui ancora stenta a trovare le proprie traiettorie di sviluppo (Maciocco, 2006; Rossi e Zetti, 2018). A un primo sguardo, mancano ambienti d'eccezione, grandi attrattori turistici e culturali. Gli stessi elementi di identità spaziale, minuti e ordinari, si mostrano indeboliti dalla crisi delle condizioni socio-economiche che in passato ne hanno garantito la costruzione e la gestione. Per certi versi identificabili come “controspazi della città contemporanea”, questi territori al confine tra città e campagna, acqua e terra, rischiano di venire riduttivamente interpretati come scarti, *places that don't matter* (Rodríguez-Pose, 2018), luoghi di una trasformazione

14

I territori del Cormor:
contesti di paesaggio.

1 Paesaggio delle sorgenti nascoste
2 Paesaggio dei terrazzi incassati

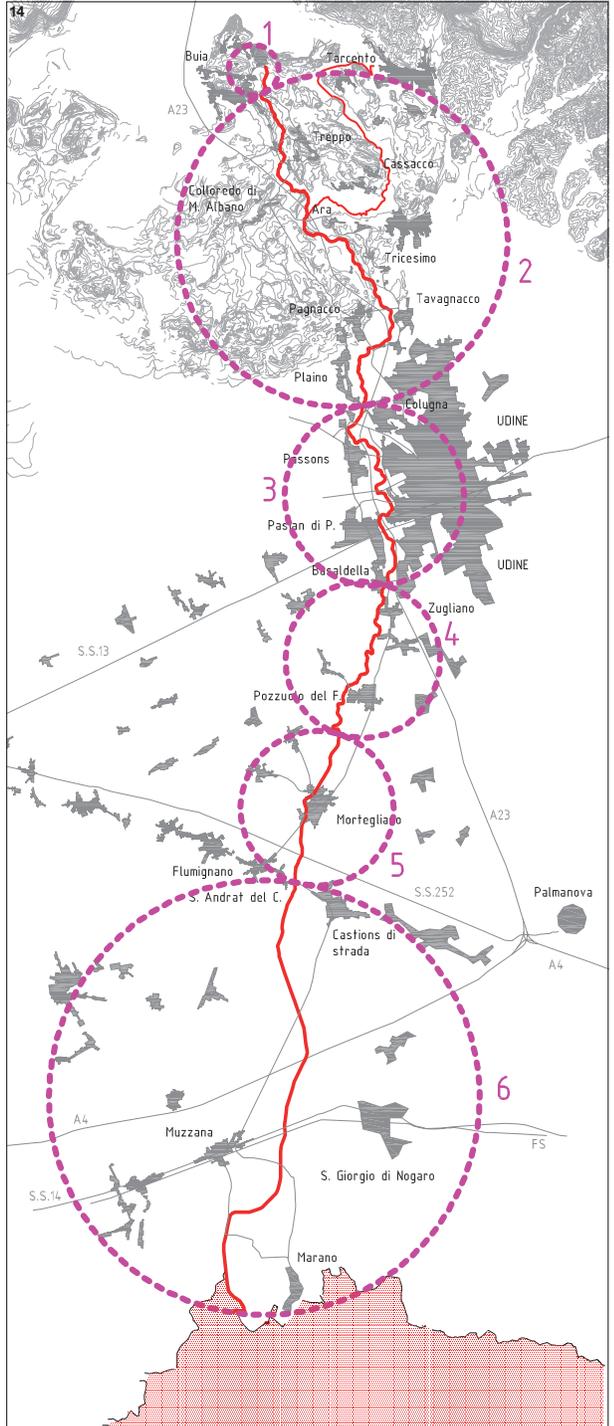
3 Paesaggio dell'alveo terrazzato
4 Paesaggio dell'alta pianura asciutta

5 Paesaggio del torrente arginato
6 Paesaggio della bonifica.

Le attività didattiche si sono concentrate su tre sezioni di territorio trasversali al corso del torrente Cormor.

Il primo transetto coincide con il paesaggio dei terrazzi incassati; il secondo con il paesaggio dell'alveo terrazzato; il terzo comprende i paesaggi della pianura asciutta, del torrente arginato e della bonifica.

Il primo transetto coincide con il paesaggio dei terrazzi incassati; il secondo con il paesaggio dell'alveo terrazzato; il terzo comprende i paesaggi della pianura asciutta, del torrente arginato e della bonifica.

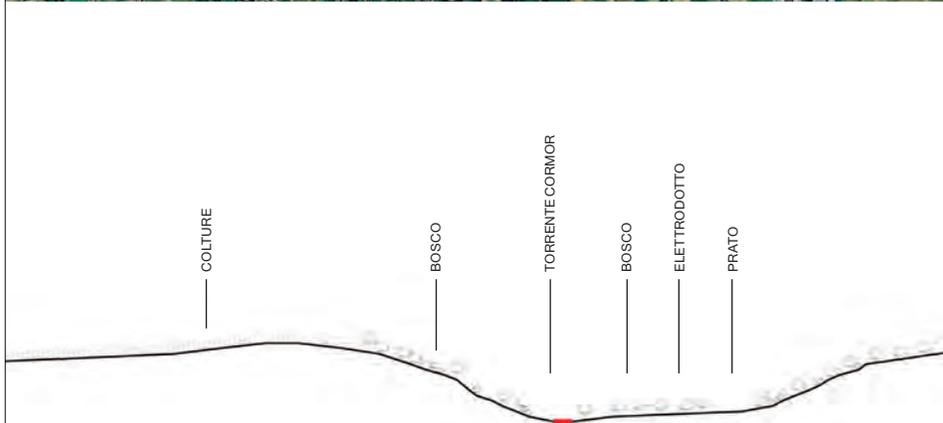


15

I territori del Cormor: paesaggio dei terrazzi incassati. Il Cormor, attraversando l'ultima cerchia di colline moreniche, scorre incassato in una serie asimmetrica di terrazzi naturali. Il paesaggio ondulato è composto da un mosaico

di acquitrini, paludi e torbiere, pianori coltivati, prati stabili, siepi campestri, grandi alberi isolati e macchie boschive. Sulla sommità dei rilievi e sul bordo dei terrazzi si trovano i nuclei antichi di Treppo Grande, Vendoglio, Ara Grande,

Felettano, Tavagnacco e Fontanabona. All'uscita dai colli, la pianura è incisa da una serie di scarpate e solchi (alvei relitti). Il percorso ciclabile dell'ippovia risale la valle del Cormor fino a Buja.



16

I territori del Cormor: paesaggio dell'alveo terrazzato. Attraversato il grande parco del Cormor, il torrente entra nell'alta pianura, solca la conurbazione udinese e, assieme all'alveo del Torre, costituisce uno dei corridoi ambientali del capoluogo friulano.

Confinato entro i terrazzi, il suo corso rimane per lo più nascosto e poco accessibile, anche per le frequenti intersezioni con l'asse autostradale. Sul bordo dei terrazzi si accostano elementi eterogenei: un'area militare dismessa (poligono), le linee

degli elettrodotti, zone verdi e attrezzature sportive, quartieri e tasselli di residenza, edifici commerciali, alcuni borghi e manufatti di carattere rurale. Elemento di valore sono i numerosi prati stabili.

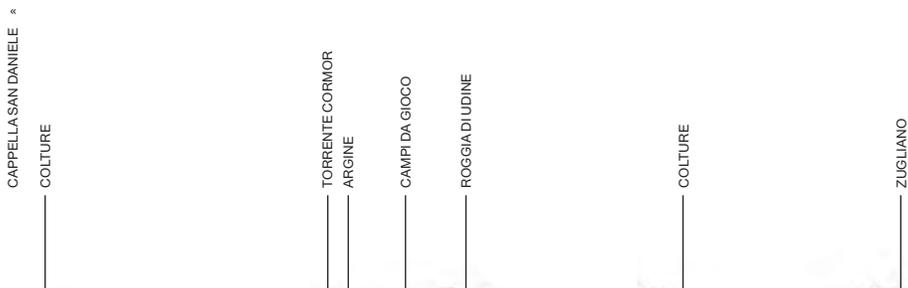


17

I territori del Cormor: paesaggio dell'alta pianura asciutta. Fino a Pozzuolo del Friuli, i depositi terrazzati fluvio-glaciali rimangono un tratto peculiare, sia pure con scarpate sempre più sfumate che, a nord del

centro abitato, incontrano i rilievi di un'area archeologica preistorica. Oltre Pozzuolo, il Cormor scorre a livello (o talora rialzato) rispetto alla pianura circostante. I territori sulla riva destra sono coltivati e poco

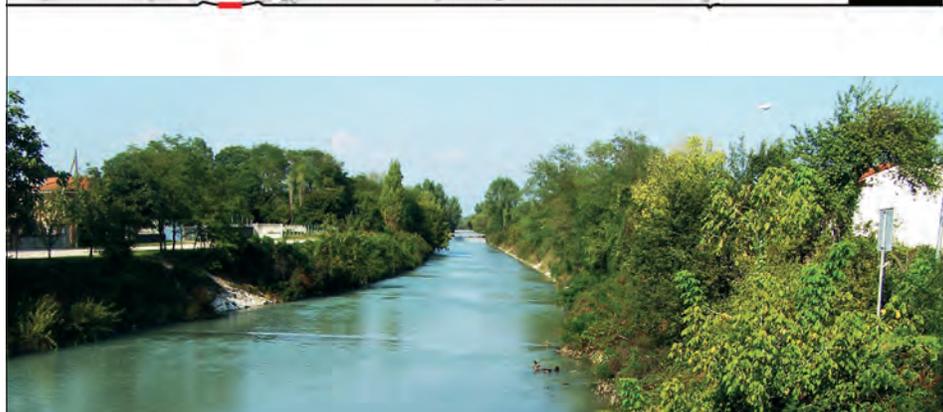
abitati; sulla riva sinistra, oltre ai centri urbani, i parchi di alcune ville padronali si allungano verso il torrente. Orditure minimali di gelsi, filari e siepi permangono a memoria del paesaggio dei "campi chiusi".



I territori del Cormor: paesaggio della bonifica. Attorno al centro di Mortegliano, i valori paesaggistici e ambientali della campagna a "campi chiusi" sono particolarmente evidenti.

L'alveo canalizzato del Cormor scorre entro argini in terra, attraversando le nuove zone residenziali costruite a ridosso del torrente. Su un canale di derivazione (roggia di Udine)

si trova il mulino D'Olivo. Elemento di criticità è la strada statale parallela al corso d'acqua, su cui si affaccia un recente insediamento artigianale.



I territori del Cormor: paesaggio del torrente arginato. A sud di Mortegliano, il Cormor si immette in un canale artificiale realizzato tra il 1944 e il 1964. Il torrente è affiancato dalla cassa

di espansione di Sant'Andrat, di cui è previsto l'ampliamento in conformità alla conservazione della zona di pregio ambientale della palude Moretto. Il paesaggio, di elevata artificialità, è segnato

dalla geometria regolare delle bonifiche; l'orizzonte aperto è interrotto da alcuni pioppeti. L'alveo è leggermente rialzato rispetto al piano di campagna e utilizzato come percorso ciclabile.



che rinuncia alle capacità selettive e immaginative del progetto per dare spazio all'inevitabilità delle tendenze di abbandono e/o di anonima urbanizzazione in atto.

Tali derive interpretative possono però essere eluse assumendo un diverso approccio. Se in questi luoghi non è facile individuare aspetti eclatanti cui assegnare un ruolo propulsore, la prima mossa è «ricentralizzare il margine» (De Rossi, 2018b: 6): affinare lo sguardo per ricercare le condizioni locali su cui innestare traiettorie di metamorfosi interna. In tale prospettiva, il rapporto con il fiume – sino al recente passato vitale per le attività produttive e le comunità – può tornare a essere occasione per fare sì che una molteplicità di attività e di pratiche anche minimali (agricole, turistiche, abitative, manifatturiere) acquistino forza dai loro mutui intrecci, al fine di dare risposta alle domande di un diverso ritmo e qualità della vita (Lancerini, 2005; Marchigiani, 2010). Una qualità che oggi trova nel paesaggio un ingrediente fondamentale (Council of Europe, 2000). Paesaggio inteso non come quadro da tutelare e patrimonializzare per la sua riconosciuta spettacolarità, come impedimento, contrappunto o risarcimento dei processi di trasformazione, e nemmeno come contenitore generico in cui tutto si tiene; bensì come presenza discreta – ma rilevante – che crea condizioni di benessere per chi abita un dato territorio, come perno di un mutamento radicato nelle specificità dei luoghi, come medium e generatore di una pluralità di azioni, soggetti e traiettorie di sviluppo locale (Lanzani, 2005).

EPPUR QUALCOSA SI MUOVE: VERSO IL CONTRATTO DI FIUME DEL CORMOR

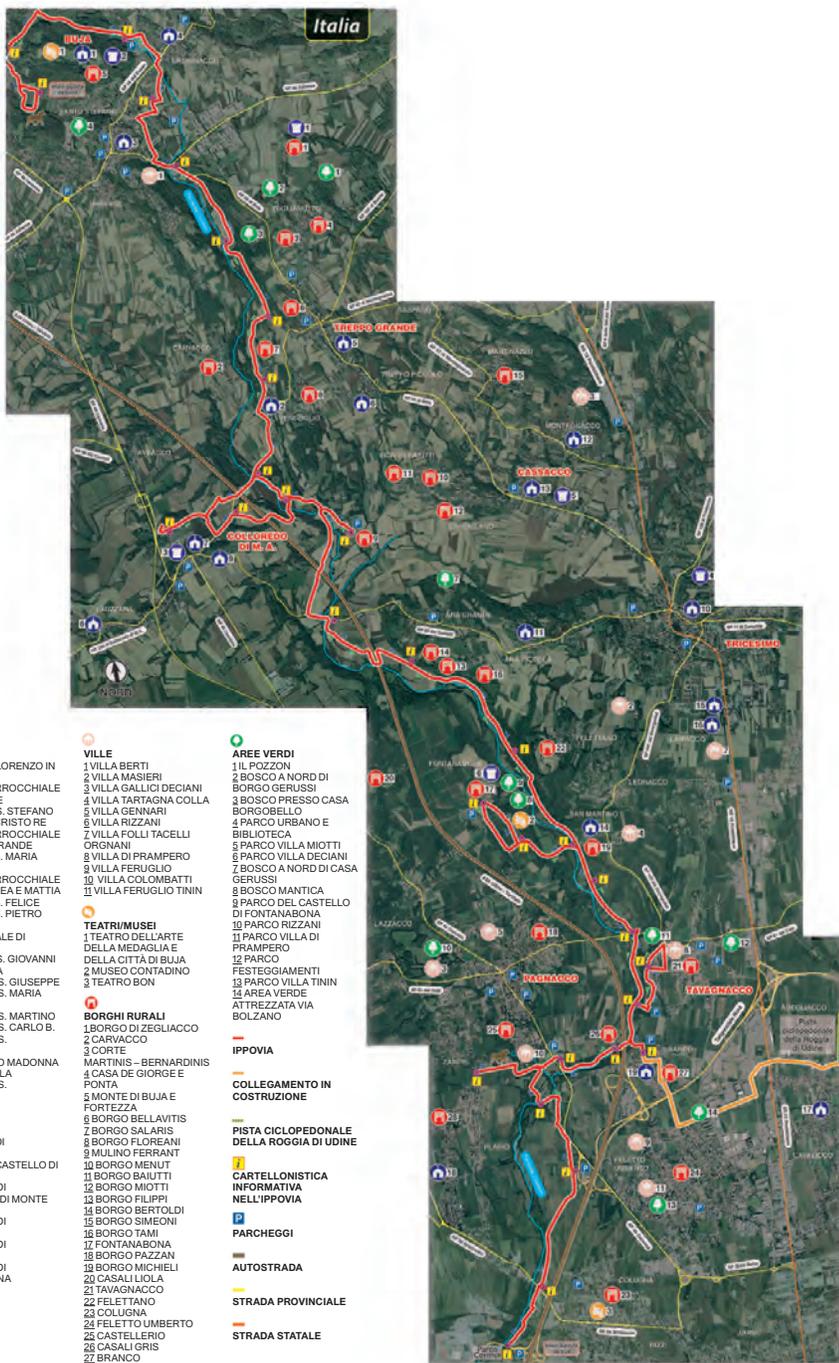
L'opportunità di lavorare sui territori del Cormor ci è stata offerta dalla collaborazione con alcuni attori locali che, negli ultimi anni, sono stati direttamente impegnati nella costruzione di un complesso processo di programmazione strategica.

All'inizio degli anni 2000, diversi comuni del bacino del torrente Cormor hanno iniziato a riflettere insieme sull'opportunità di integrare azioni orientate alla valorizzazione del paesaggio fluviale, alla gestione sostenibile delle risorse idriche e all'insediamento di nuove attività economiche¹. Grazie ai fondi europei dedicati alla realizzazione di progetti di coopera-

zione, un primo esito è stata la creazione, lungo il corso d'acqua, del tratto settentrionale di un itinerario percorribile in bicicletta e a cavallo: l'ippovia-ciclovia del Cormor². Con il supporto dell'Associazione di promozione culturale e turistica Valle del Cormor, le amministrazioni stanno ora procedendo alla definizione di un Contratto di Fiume: uno strumento d'area vasta, che ha come specifico obiettivo la costruzione partecipata di piani e programmi a lungo termine, in cui i temi della tutela ambientale si coniugano a quelli dello sviluppo locale, e l'itinerario dell'ippovia-ciclovia si prolunga fino alla laguna e al mare Adriatico stabilendo nuove connessioni con altri circuiti per la mobilità lenta, esistenti e di progetto.

Al centro dei Contratti di Fiume vi è l'intento di contribuire all'implementazione delle normative europee in materia protezione e valorizzazione ambientale³. Già nel 2000, il World Water Forum li ha definiti come forme di accordo, finalizzate all'adozione di un sistema di regole in cui coordinare criteri di utilità pubblica, rendimento economico, valore sociale, sostenibilità ambientale. In Italia, nel 2010, la *Carta Nazionale dei Contratti di Fiume* li descrive «come processi di programmazione negoziata e partecipata volti al contenimento del degrado eco-paesaggistico e alla riqualificazione dei territori dei bacini/sottobacini idrografici». Il contratto si costruisce localmente, tra pubbliche amministrazioni, soggetti privati e cittadini coinvolti a diversi livelli; l'intento è definire e implementare percorsi di sviluppo locale, il cui «cuore propulsivo [...] è la ricostruzione di una visione condivisa del bacino idrografico. Tale rappresentazione deve essere capace di guidare i sottoscrittori del contratto ad elaborare un progetto coerente con le reali potenzialità che il territorio esprime»⁴.

Pur trattandosi di uno strumento non obbligatorio, a livello nazionale i Contratti di Fiume hanno ottenuto riconoscimento giuridico con la legge n. 221 del 2015, *Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali*, tramite l'introduzione nel *Codice dell'Ambiente* di uno specifico articolo a essi dedicato (decreto legislativo n. 152 del 2006, art. 68 bis). Anche se il perno dell'attenzione rimane la gestione e la tutela di corpi e bacini idrici, la consapevolezza della crescente fragilità dei territori e della diffusione di processi di dissesto idrogeologico connessi agli effetti di dinamiche di urbanizzazione, scarsa manutenzione e cambiamenti climatici, è alla base del progressivo orientamento verso azioni integrate e multi-obiettivo, in cui salvaguardia, sviluppo e percorsi di *governance* partecipativa confluiscono in nuove sinergie operative (Bianchini e Stazi, 2017).

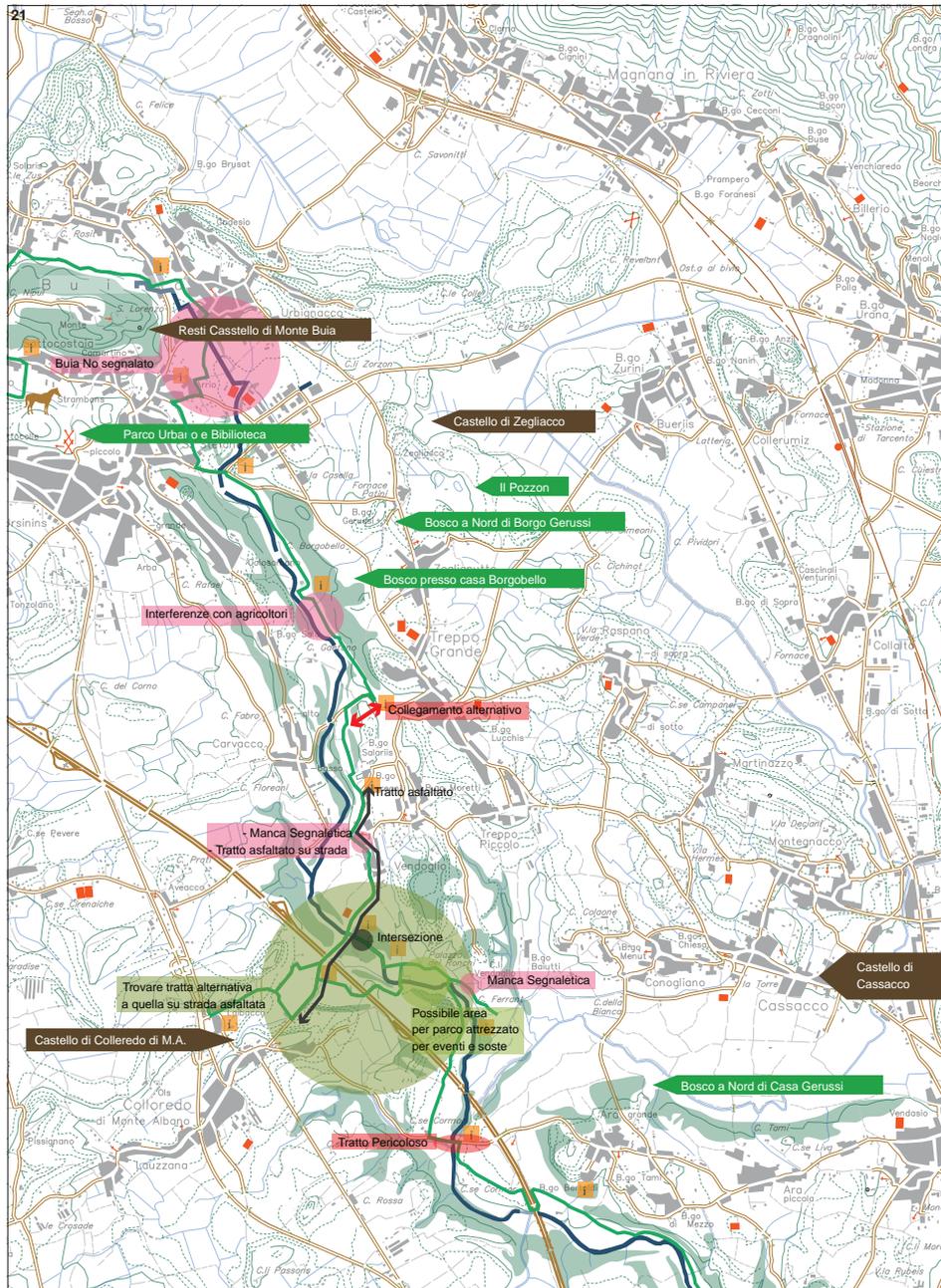


21, 22

L'ippovia-ciclovía del Cormor: segnalazioni dal processo di ascolto.
Nel 2017 l'Associazione di promozione culturale e turistica

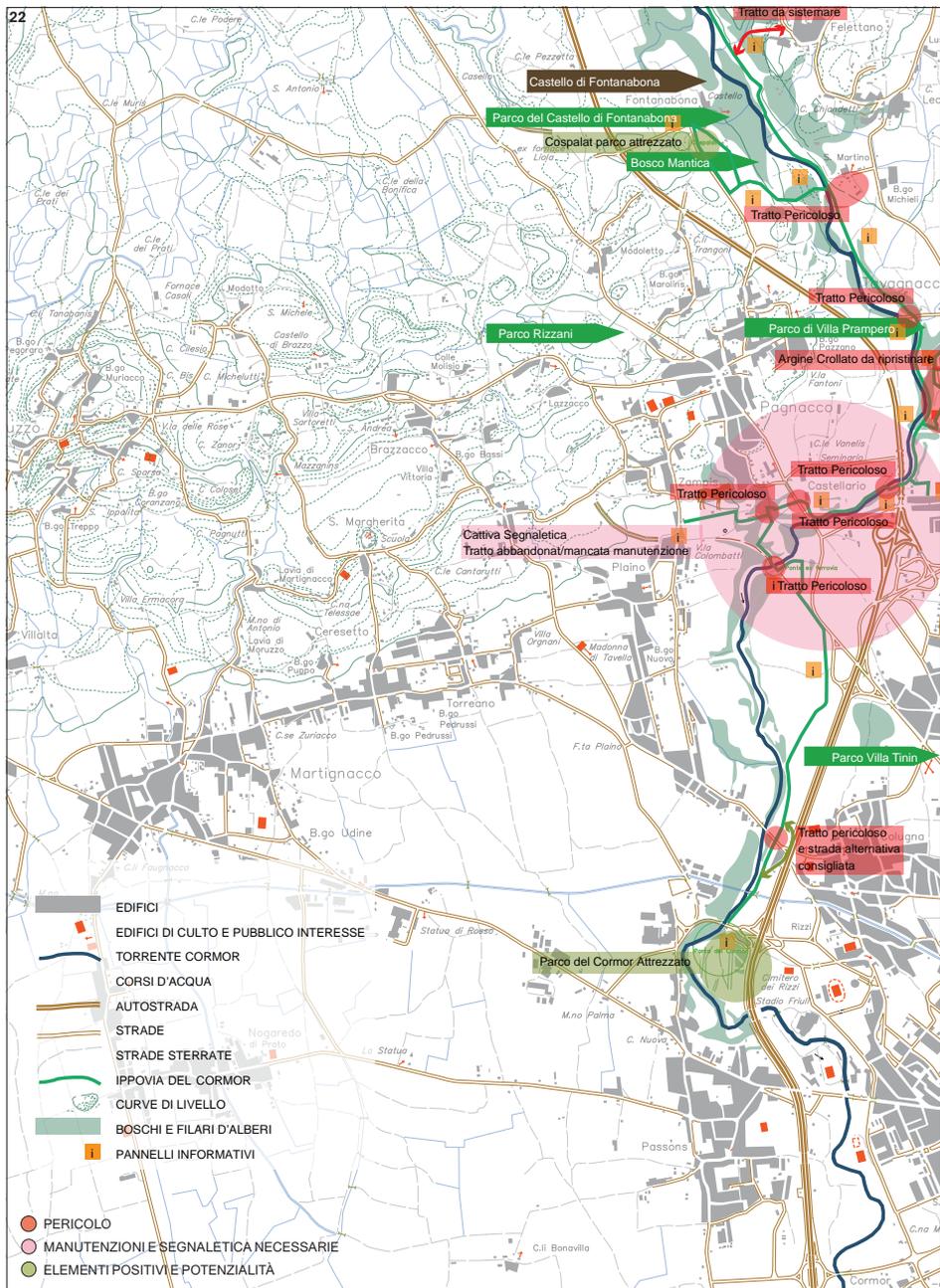
Valle del Cormor ha organizzato una serie di incontri partecipati finalizzati a proporre sia interventi manutentivi nel percorso già allestito, sia suoi ulteriori sviluppi

progettuali. Le mappe riportano le indicazioni raccolte per le sezioni dell'itinerario comprese tra i comuni di Buja e Tricesimo, e tra i comuni di Tavagnacco e Udine.



In particolare, sono evidenziati tratti pericolosi per intersezioni con strade asfaltate o argini crollati (in arancio); zone poco segnalate e interferenze con attività agricole

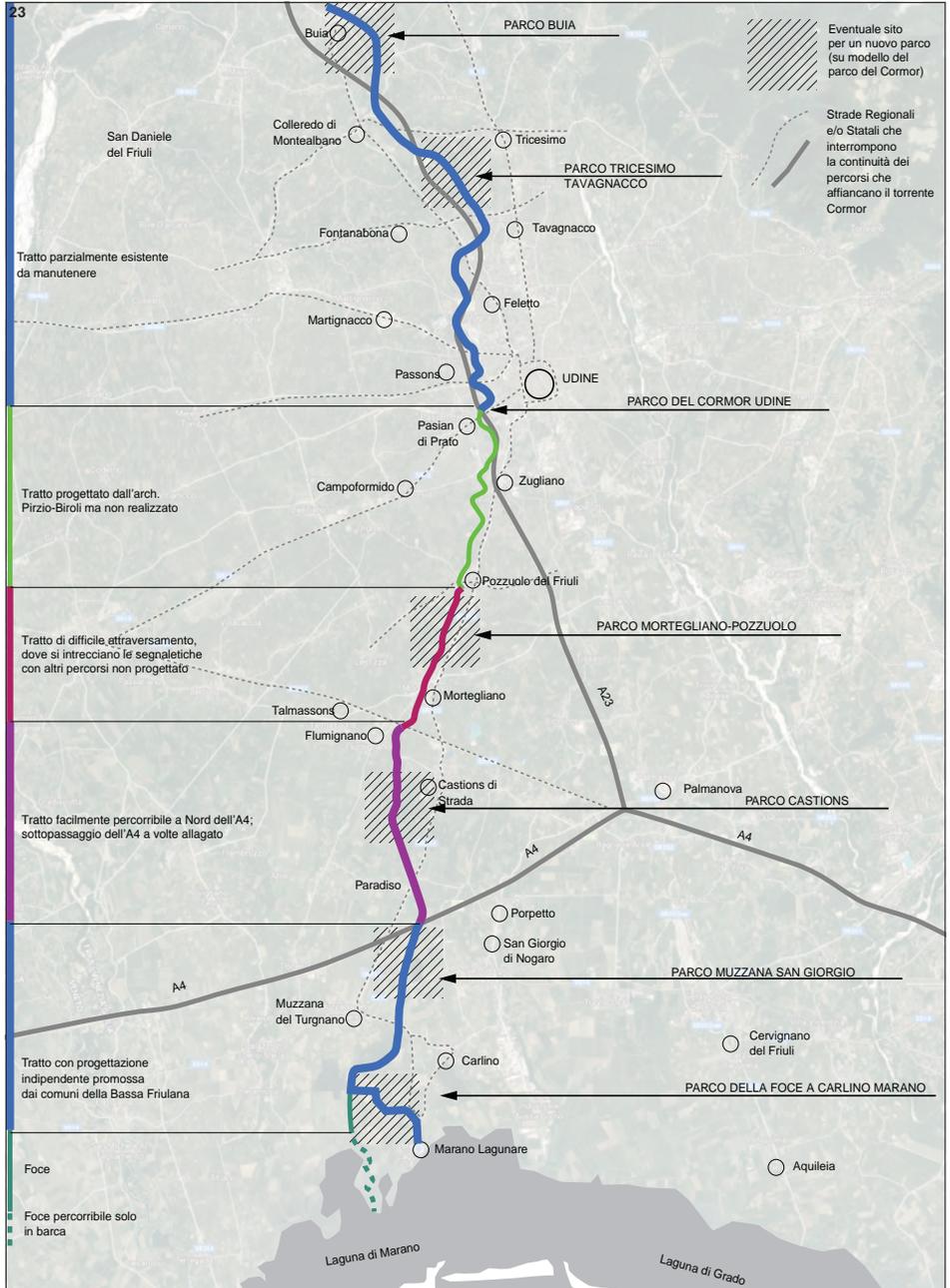
(in rosa); punti già attrezzati da migliorare, spazi in cui realizzare nuove aree per la sosta e/o eventi (in verde).



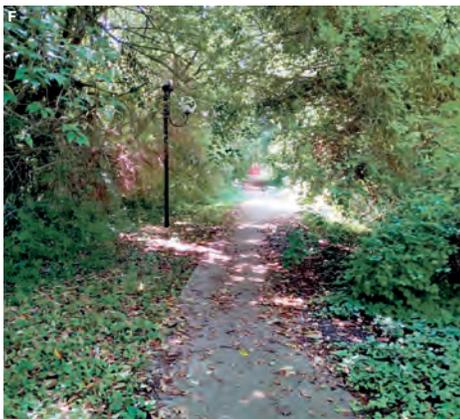
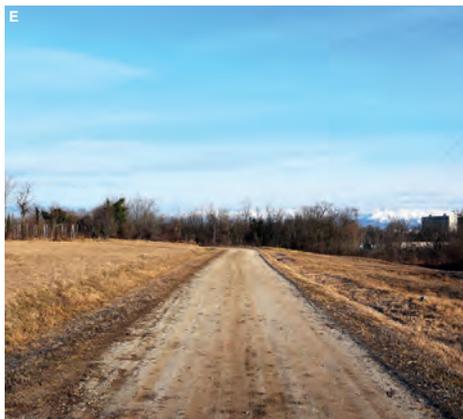
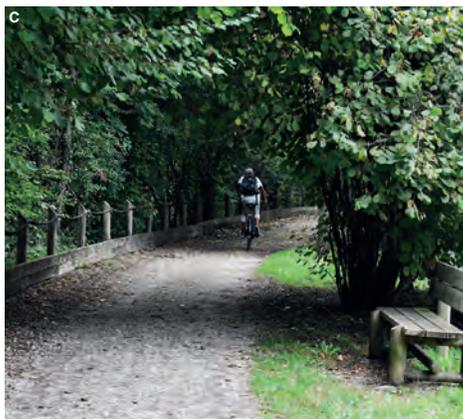
L'ippovia-ciclovia del Cormor: criticità e opportunità di progetto. Il processo partecipato organizzato dall'Associazione Valle del Cormor si è esteso

all'intero itinerario dell'ippovia-ciclovia. L'intento era di fornire indicazioni utili a riqualificarne il percorso primario e a individuare sue possibili diramazioni,

attraverso la costruzione di un sistema di parchi attrezzati per la fruizione turistica dei territori lambiti dal torrente.



24
L'ippovia-ciclovía del Cormor:
tratti dell'itinerario.
A Cassacco B Tricesimo
C-D Tra Pagnacco e Tavagnacco
E-F Udine.



25

L'ippovia-ciclovìa del Cormor:
tratti dell'itinerario.
A Pasion di Prato B Tra Pasion
di Prato e Campoformido

C Pozzuolo del Friuli
D Tra Pozzuolo del Friuli e
Mortegliano E-F Mortegliano.



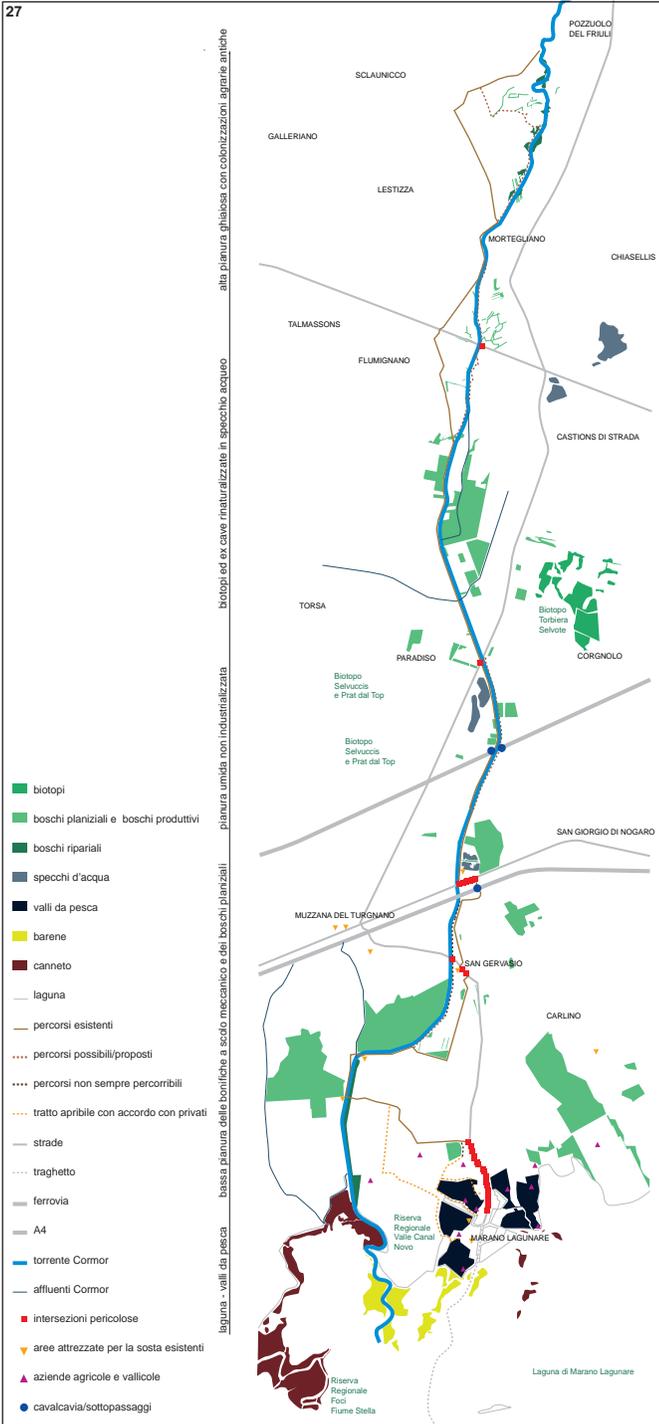
26
L'ippovia-ciclovia del Cormor:
tratti dell'itinerario.
A-E Castions di Strada F Carlino.



È stata proprio l'adesione, nel 2015, della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia a queste iniziative ad avere stimolato l'avvio della costruzione del Contratto di Fiume per il torrente Cormor. Un ulteriore incentivo è stata la prospettiva di accedere a finanziamenti regionali che – seppure ancora non oggetto di una chiara programmazione – potranno essere dedicati all'implementazione di un quadro strategico di azioni condiviso da tutte le amministrazioni interessate⁵. Il processo è concretamente iniziato nel 2017, a seguito dell'organizzazione – da parte dell'Associazione Valle del Cormor – di attività di partecipazione aperte alle comunità locali, durante le quali sono stati individuati punti di forza, debolezza, criticità e minacce riguardanti il torrente e i suoi territori⁶. Da maggio 2018 sono state sviluppate operazioni di approfondimento propedeutiche alla sottoscrizione del Documento di Intenti su cui si fonda l'attivazione del Contratto di Fiume. È nel quadro di tali attività che si inserisce l'Accordo con l'Università di Trieste e le esplorazioni di progetto condotte con i nostri studenti tra ottobre 2018 e gennaio 2019.

Successivamente, ad aprile 2019, è partita la fase di sottoscrizione del Documento di Intenti, coordinata dal Comune di Tricesimo; a oggi hanno firmato metà delle 25 amministrazioni che saranno coinvolte nell'attuazione del Contratto di Fiume, insieme al Consorzio di bonifica Pianura Friulana, all'Associazione Valle del Cormor e alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. Gli obiettivi enunciati nel Documento di Intenti coprono molti campi di azione. Non solo la tutela dell'ambiente, la prevenzione del rischio idrogeologico indotto dalle piene che periodicamente interessano il bacino, la riduzione del livello di inquinamento delle acque connesso alle attività urbane e agricole. Ma anche e soprattutto la valorizzazione turistica di questi territori, la cui collocazione in prossimità (seppure, ancora una volta, ai margini) di importanti direttrici della ciclabilità regionale, nazionale ed europea offre inedite prospettive (il riferimento è alla ciclovia transfrontaliera Alpe Adria)⁷. In particolare, il “sistema Cormor” è visto come un'opportunità di sviluppo del turismo sostenibile su un reticolo di strade interpoderali esistenti. A questa infrastruttura di fruizione territoriale lenta e capillare è riconosciuta la capacità di promuovere nuove economie: attività ricettive e di ristorazione, connesse al muoversi a cavallo e in bicicletta, a eventi sportivi, alla vendita e al consumo di prodotti tipici locali, all'esperienza di una varietà di paesaggi vicini ma diversi, tra montagna e collina, laguna e mare.

L'ippovia-ciclovia del Cormor: proposta di un parco agricolo a scala territoriale. Al termine degli incontri partecipati, l'Associazione Valle del Cormor ha elaborato le prime linee di indirizzo per la realizzazione di un parco agricolo fluviale, concentrandosi sui territori a sud di Pozzuolo del Friuli. Il parco è interpretato come un dispositivo progettuale in grado di: promuovere la tutela attiva e il ripristino di paesaggi scomparsi o in via di sparizione (prati stabili e zone umide, aree di bosco planiziale e salmastro, ambiti di vegetazione lagunare); narrare la storia di luoghi che, nel corso del Novecento, sono stati teatro di lotte contadine; accogliere bacini di fitodepurazione, tesi a ridurre gli impatti indotti da insediamenti e coltivazioni; offrire una rinnovata riconoscibilità a queste terre, attraverso la creazione di un marchio per la produzione agricola di qualità; costituire un attrattore per il turismo lento.



Piano Paesaggistico Regionale del Friuli Venezia Giulia, 2018: il progetto per la mobilità lenta. L'estratto della tavola di piano *ML2 Il sistema regionale della Mobilità lenta. Carta di progetto* riporta, tra le indicazioni strategiche, la riqualificazione dell'ippovia del Cormor anche attraverso il ripristino dei collegamenti con la ciclabile di interesse regionale FVG1 Alpe-Adria (la prima è individuata come un possibile itinerario naturalistico complementare alla seconda), e il prolungamento dell'ippovia stessa fino alla foce del torrente.

Rete ciclabile di interesse regionale esistente

— percorso principale

— varianti

Rete ciclabile di interesse regionale da riqualificare

- - - percorso principale

- - - varianti

Rete ciclabile di interesse regionale da completare

..... percorso principale

..... varianti

Rete ciclabile di interesse regionale in costruzione

- - - - - percorso principale

Rete ciclabile di interesse regionale in progetto

..... percorso principale

Rete ciclabile di interesse regionale programmata

x x x x x percorso principale

..... varianti

Rete ciclabile di interesse d'ambito

— percorsi esistenti/ in progetto/ programmati

Cammini - itinerari escursionistici

Cammino Celeste

Cammino delle Pievi

Cammino di San Cristoforo

Via Allemaggia

Via Aquileiese

Via delle Abbazie

Alpe Adria Trail

Alta via n.6 - del Silenzi

Traversata Carnica

Via Alpina

Via delle Malghe

Via Postumia

Sentieristica

Vie d'acqua

Corsi d'acqua navigabili e canali lagunari (esistenti o da riqualificare)

Litoranea veneta

Porti, darsene, approdi, discese in acqua (esistenti o da riqualificare)

Servizi di collegamento marittimo esistenti o da potenziare

Infrastrutture

Linee ferroviarie attive

Linee ferroviarie dismesse

Stazioni ferroviarie dismesse/impresestate

Aeroporto

Nodi di intermodalità

di primo livello

di secondo livello

Stazioni ferroviarie attive

Percorsi panoramici

Poli di alto valore simbolico

Beni culturali e aree di interesse archeologico

Core areas della Rete ecologica

Indicazioni strategiche



Valorizzare l'idrovia della Litoranea Veneta



Valorizzare le vie d'acqua di collegamento tra la laguna e l'entroterra e la fruizione intermodale dei corsi d'acqua della bassa pianura pordenonese



Valorizzare/realizzare percorsi di collegamento corso-mare



Valorizzare i collegamenti transregionali e transfrontalieri



Rafforzare/realizzare connessioni ciclopedonali tra percorsi



Valorizzare/realizzare percorsi di fruizione delle valli laterali



Estendere il servizio MICOTRA verso Trieste



Favorire l'intermodalità piedi/bici/cavallo



Ripristinare/valorizzare le ferrovie dismesse in chiave di turismo slow



Ripristinare FVG 1/c - Ippovia del Cormor



Realizzare collegamenti intermodali bici-bus transregionali



Realizzare un percorso ciclabile costiero

Prolungare la ciclabile del Cormor fino alla foce



Realizzare un'alta via prealpina dei parchi



Realizzare collegamenti ai percorsi tematici



Valutare/ mitigare potenziali disturbi agli habitat



Valutare le criticità degli attraversamenti dei corsi d'acqua



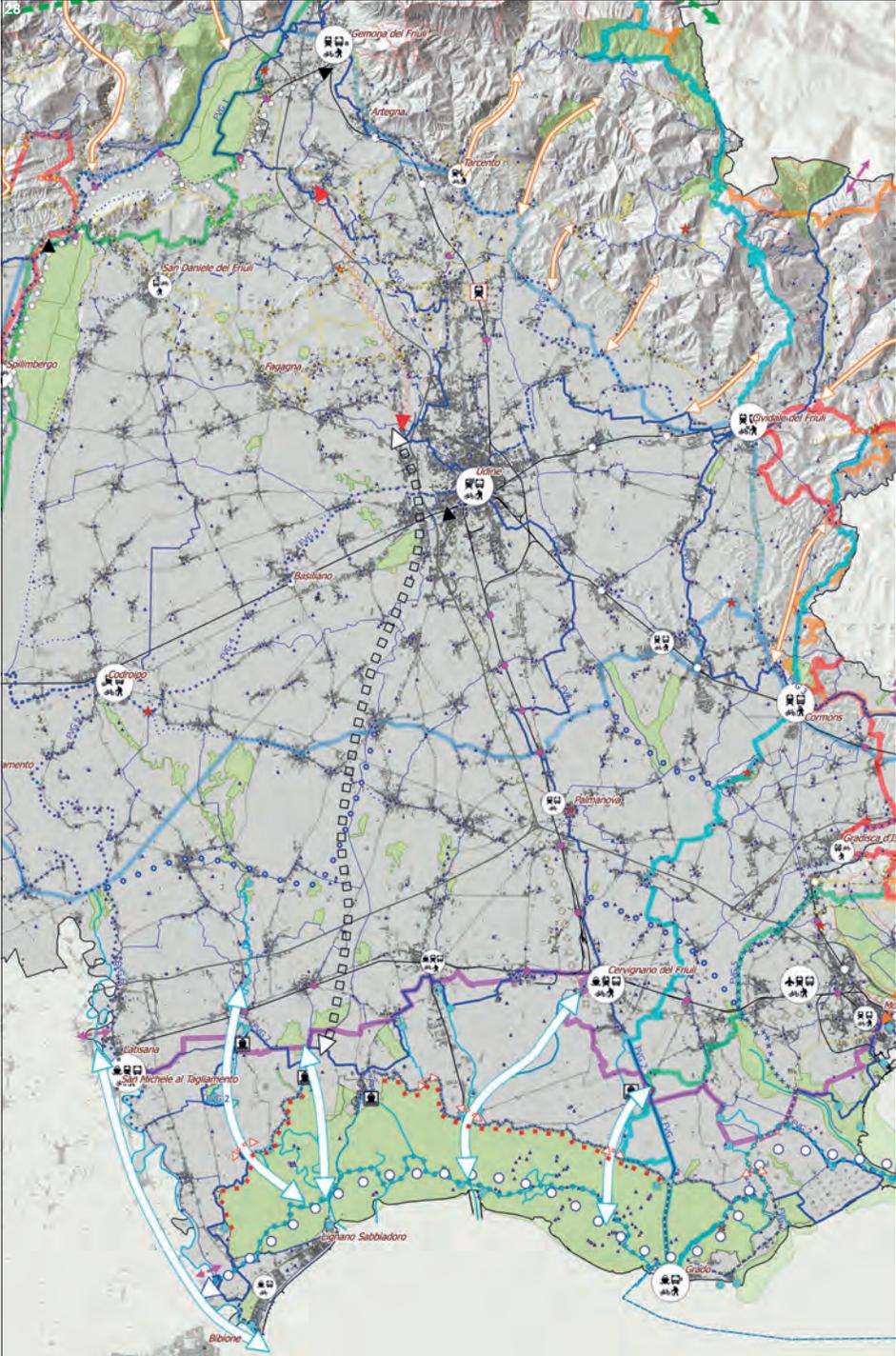
Prevedere nodi di interscambio bici-barca



Potenziare l'intermodalità bici-treno (MICOTRA) tramite l'introduzione della fermata



Realizzare percorsi di fruizione invernale



Gemona del Friuli

Arpegna

Tarcento

San Daniele del Friuli

Pasadori

Udine

Bressana

Cividale del Friuli

Codroipo

Cormons

Ramanova

Cervignone del Friuli

Palisana
S. Michele al Tagliamento

Sottrano Sabbiadoro

Grado

Bibione

L'ippovia-ciclovia del Cormor: una componente strategica della rete regionale.

Gli indirizzi di progetto prodotti dall'Associazione Valle del Cormor si inquadrano in una visione più ampia, orientata a integrare l'ippovia-ciclovia nella rete degli itinerari ciclabili prevista dal Piano

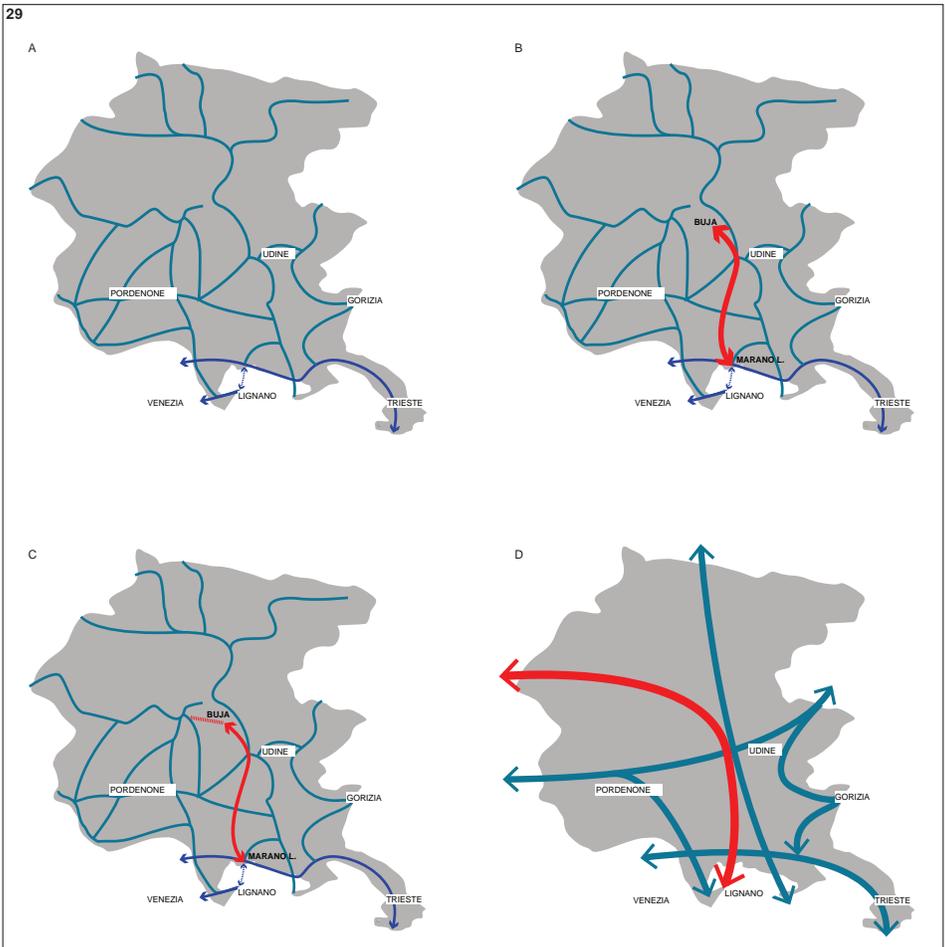
Paesaggistico Regionale del Friuli Venezia Giulia.

A La Rete esistente delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR)

B L'ippovia nella ReCIR

C La proposta di un collegamento da Buja agli itinerari pedemontani della ReCIR, finalizzato a intercettare i flussi in arrivo

dal Veneto e dal Trentino Alto Adige, e a indirizzarli verso Udine
D La centralità dell'ippovia-ciclovia del Cormor nella costruzione di una rete integrata e interregionale di itinerari per la mobilità lenta, di supporto a uno sviluppo turistico sostenibile.



1 Nel 2001, la Provincia di Udine insieme ai Comuni di Cassacco, Colloredo di Monte Albano, Buja, Pagnacco, Treppo Grande, Tavagnacco e Tricesimo hanno commissionato all'architetto Roberto Pirzio-Biroli la redazione di un masterplan per la valle del Cormor, quale strumento di supporto alla partecipazione a bandi di finanziamento europei.

In riferimento al tema della mobilità lenta come strumento di conoscenza del paesaggio culturale, il masterplan individua interventi che spaziano dal restauro ecologico e del paesaggio, all'indicazione di azioni di dettaglio sui borghi rurali e sull'allestimento di spazi pubblici lungo e in prossimità al corso del torrente.

2 Il progetto *In@natura: Ippovia* è stato finanziato dal programma europeo *Interreg IIIA Italia-Slovenia 2000-2006*. Lungo il torrente, da Buja al parco del Cormor a Udine, gli interventi hanno riguardato l'allestimento di circa 30 chilometri di percorso e, in particolare, la sistemazione del fondo stradale e il posizionamento di cartelli turistici in corrispondenza degli accessi. Si vedano: <<https://www.turismofvg.it/code/87773/L-Ippovia-del-Cormor>>; <<http://www.vallecormor.com>>; siti consultati il 29/07/2019.

3 Il riferimento è, nello specifico, ai regolamenti della Comunità Europea: 92/42/CEE (*Direttiva Habitat*), 2000/60/CE (che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque), 2007/60/CE (relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni).

4 La *Carta Nazionale dei Contratti di Fiume* è stata redatta in occasione del V Tavolo Nazionale dei Contratti di Fiume tenutosi a Milano nel 2010. Si vedano: <<http://nuke.a21fiumi.eu>>; <<http://www.contrattidifiume.it>>; siti consultati il 29/07/2019.

5 La legge regionale n. 11 del 2015, *Disciplina organica in materia di difesa del suolo e di utilizzazione delle acque*, ha definito e strutturato per linee generali

il processo di programmazione negoziata dei Contratti di Fiume (artt. 12 e 15); con la delibera della Giunta regionale n. 1448 del 28 luglio 2016, il Friuli Venezia Giulia ha formalmente aderito alla *Carta Nazionale dei Contratti di Fiume*, avviando attività atte a promuoverne e a supportarne la diffusione sul territorio regionale.

6 Gli incontri *Il Cormor come lo vuoi? Da Udine verso la montagna o verso il mare seguendo il percorso più naturale, quello del Cormor* si sono tenuti tra luglio e dicembre 2017, con il supporto delle attività di facilitazione di Luca Troian ed Evin Cocco, membri dell'Associazione di promozione culturale e turistica Valle del Cormor. Il laboratorio di partecipazione si è concentrato in particolare sul tratto a sud di Pozzuolo del Friuli, in cui il tracciato dell'ippovia e ciclovia è stato progettato e realizzato in maniera frammentaria. Sono state evidenziate carenze nelle connessioni con i territori attraversati e con il tratto a nord, intersezioni pericolose con la viabilità, criticità nella segnaletica, e una generale mancanza di attrezzature per i fruitori.

7 Nel Piano Paesaggistico Regionale approvato nel 2018, la previsione di completare l'ippovia del Cormor fino al mare si inquadra nel progetto della rete per la mobilità lenta di interesse regionale. L'ippovia è individuata quale componente secondaria e complementare alla direttrice primaria della ciclovia FVG1 Alpe Adria. Quest'ultima – in buona parte già infrastrutturata – si sviluppa in direzione nord-sud da Tarvisio a Grado, procedendo a sud di Udine in direzione Cervignano quale segmento della ciclovia Alpe-Adria Radweg, che a sua volta si estende fino a Salisburgo. A una scala ancora più ampia, la rete regionale si inquadra nei percorsi Bicitalia ed EuroVelo (Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, 2018b; si vedano in particolare gli elaborati E3. *Scheda della Rete della Mobilità lenta* e ML2 *Il sistema regionale della Mobilità lenta. Carta di progetto*).

3.



UN CAMPO IBRIDO

In sinergia con le riflessioni che gli attori locali stavano sviluppando, le attività progettuali condotte con gli studenti del Laboratorio di progettazione urbanistica sono state orientate a dare ulteriore impulso al superamento di una prospettiva ristretta alle aree di diretta pertinenza del torrente Cormor. La scelta di concentrare la nostra attenzione sui territori degli 11 comuni compresi tra Tricesimo (a nord) e Castions di Strada (a sud) è stata dettata dalla loro capacità di esemplificare la grande varietà di situazioni con cui la ciclovia del Cormor entra in contatto, e le molte relazioni – già presenti e potenziali – tra acque e terre, natura, città e campagne che tali situazioni permettono di esplorare.

Il Documento di Intenti alla base del Contratto di Fiume costituisce infatti solo il primo passo di un processo che dovrà portare, da un lato, all'elaborazione di un Documento Strategico in cui stabilire lo scenario di medio-lungo termine, e in cui integrare gli obiettivi della pianificazione spaziale intercomunale con le politiche di sviluppo locale; dall'altro, alla definizione di un Programma di Azioni a breve termine, corredate di tempi, modalità e risorse economiche necessarie alla loro implementazione.

In riferimento a tale processo, il nostro contributo è consistito nell'anticipare visioni strategiche e spaziali di supporto al riconoscimento di sistemi di luoghi e attività sì legati al fiume, ma anche in grado di stimolare

la rigenerazione delle terre di mezzo che il suo corso attraversa. La sfida è stata, in sostanza, di collocarci in un campo ibrido, tra spazi e attori, temi e approcci al progetto. E questo nell'intento di immaginare le relazioni tra turismo e mobilità lenta come un'opportunità per innalzare la qualità ecologica e dell'abitare in questi territori, lavorando sull'interfaccia tra spazi dedicati alle fruizioni occasionali, ai movimenti quotidiani dei residenti, al riuso di aree dismesse e sottoutilizzate, all'insediamento di nuovi servizi ed economie.

RICERCA È PROGETTO

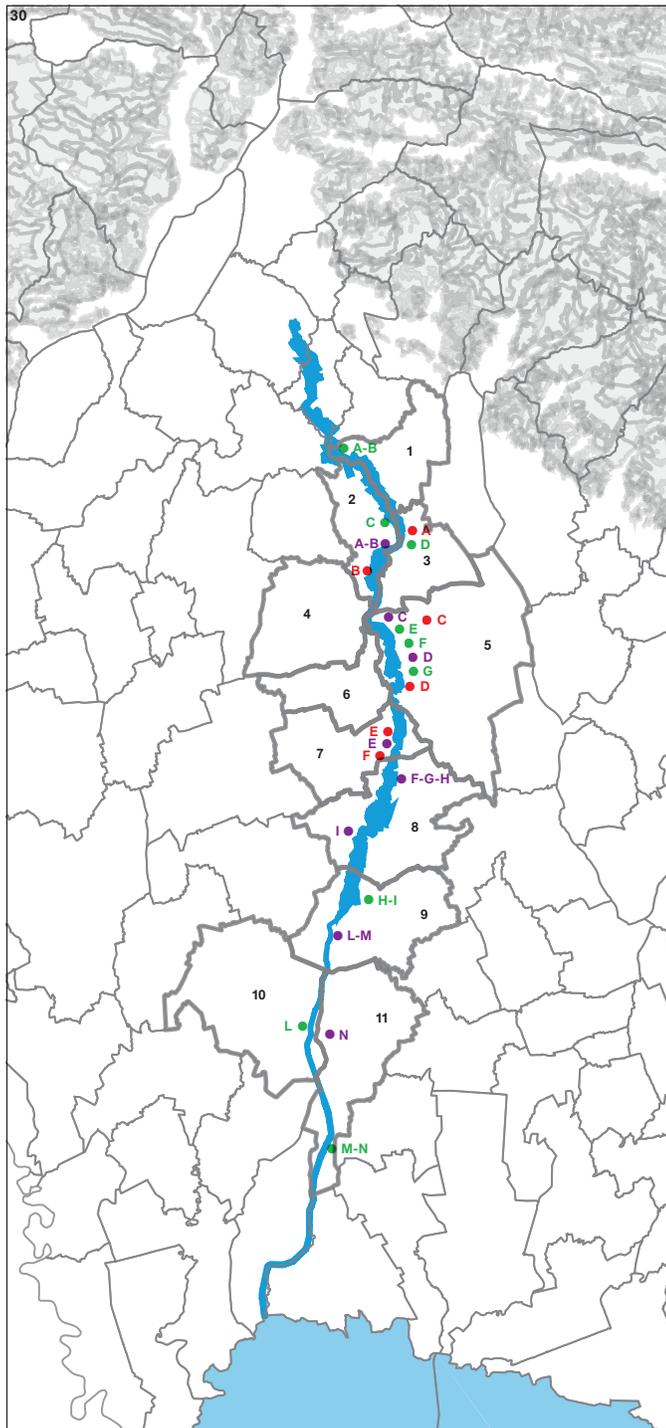
Riflettere con gli attori locali è stato per noi fondamentale. Pur nel tempo necessariamente ristretto di un semestre, il Laboratorio di progettazione urbanistica è stato concepito come un'occasione di graduale avvicinamento ai contesti e alle domande di trasformazione che li animano. Soprattutto, l'obiettivo era di tenere insieme e contaminare attività di formazione, ricerca-azione e *public/civil engagement*. Quello che ci interessava era esplorare attraverso il progetto forme di sviluppo e di innovazione economica e sociale che fossero localmente radicate e utili ai soggetti territoriali.

In questo processo, docenti e studenti sono stati ripetutamente accompagnati da rappresentanti dell'Associazione Valle del Cormor e della rete dei comuni aderenti al Contratto di Fiume. Abbiamo iniziato affiancando alle letture tecniche degli strumenti della pianificazione generale, locale e regionale, sopralluoghi partecipati, durante i quali abbiamo camminato, parlato con tecnici e politici, ascoltato gli abitanti, osservato e riflettuto nei luoghi. Non meno importante è stato muoversi attraverso i tanti campi e modi della pianificazione e della progettazione urbanistica, per cogliere dinamiche e relazioni tra fiume e territori.

Nelle diverse tappe del percorso didattico e di ricerca, momenti di presentazione e confronto con i nostri partner ci hanno spronato a sintetizzare idee e proposte in rappresentazioni del territorio e delle sue possibili mutazioni. Siamo infatti convinte che discutere ed eventualmente condividere immagini di futuro – intese come mappe di risorse e potenzialità radicate nell'esistente – costituisca un atto imprescindibile del progetto urbanistico.

I territori del Cormor:
 campionature di ambienti
 e paesaggi, manufatti
 e attrezzature, fattori di
 aggressione antropica.
 La mappa indica i luoghi
 delle fotografie riportate alle
 pagine seguenti: ambienti
 e paesaggi (in verde, figura 31);
 manufatti e attrezzature (in
 viola, figura 32); fattori di
 aggressione antropica
 (in rosso, figura 33).
 Con maggiore spessore,
 sono evidenziati
 i perimetri degli 11 comuni
 oggetto di indagine
 progettuale:

- 1 Tricesimo
- 2 Pagnacco
- 3 Tavagnacco
- 4 Martignacco
- 5 Udine
- 6 Pasian di Prato
- 7 Campoformido
- 8 Pozzuolo del Friuli
- 9 Mortegliano
- 10 Talmassons
- 11 Castions di Strada.



31
I territori del Cormor:
ambienti e paesaggi.
A-B Case Cormor (Tricesimo)

C Pagnacco D Tavagnacco
E Parco del Cormor (Udine) F Rizzi
(Udine) G Udine; H-I Mortegliano

L Sant'Andrat (Talmassons)
M-N Casali Feruglio (Castions
di Strada).





PAESAGGI FLUVIALI COME ECOLOGIE COMPLESSE

In tutte le fasi di un lavoro tanto breve quanto intenso, l'invito che abbiamo rivolto ai partecipanti al Laboratorio è stato a rileggere i paesaggi fluviali come ecologie complesse. Le loro potenzialità travalicano infatti le dimensioni dell'ambiente e della difesa del suolo, per riferirsi a un insieme ben più ampio di fattori che il progetto deve interpretare criticamente e riportare a sintesi.

Salvaguardare, ripristinare, valorizzare e gestire i paesaggi fluviali comporta l'assunzione di un approccio alla lettura e al progetto di questi luoghi che aiuti a riconoscere e a costruire relazioni tra i molti elementi materiali e immateriali del territorio¹. Lo stimolo è a rideclinare il concetto stesso di paesaggio come tessuto connettivo di una pluralità di sistemi e processi; a individuare come valore primario da rafforzare l'interconnessione tra il fiume e i contesti; a valorizzare punti di forza e opportunità esito della frequente compresenza di elementi di naturalità e testimonianze della cultura locale. Testimonianze per le quali, almeno fino a un passato non troppo lontano, il sistema delle acque costituiva un riferimento importante per la localizzazione di attività e manufatti. Si pensi a rogge, opifici, mulini, fornaci, attività economiche legate ai fiumi che solo in piccola parte ancora permangono in uso, e al tema del loro eventuale riutilizzo secondo modalità attente alla storia che simili patrimoni documentano.

Il progetto per i paesaggi fluviali deve altresì essere in grado di far fronte a punti di debolezza e rischi che specificamente interessano tali contesti. Si consideri la ricorrente presenza negli alvei di depositi e discariche abusivi; o, ancora, la compromissione delle risorse ecologiche e paesaggistiche indotta dall'aggressione degli ambienti fluviali da parte di insediamenti e attività agricole, che spesso ormai si spingono fino alle sponde dei corsi d'acqua. Questi processi possono essere contrastati proprio cercando di dare risposta a una crescente domanda di luoghi dedicati al tempo libero, in cui ri-apprezzare i valori della natura. Luoghi che il progetto può interpretare come i nodi di nuovi sistemi di spazi collettivi ad alto valore ambientale, che dai fiumi si irroratione nei territori circostanti. Allo stesso modo, alterazioni particolarmente significative, come ad esempio la presenza di bacini artificiali che in alcuni tratti modificano il corso e i caratteri del paesaggio fluviale, possono essere rilette come

un'opportunità, se inquadrare in più ampi scenari di valorizzazione turistica di questi siti e del loro intorno.

I corpi idrici sono, del resto e per loro stessa natura, sistemi mobili che mutano nel tempo in rapporto a grandi eventi naturali, oltre che ad azioni antropiche. Il carattere evolutivo – costitutivo delle vie d'acqua – non può essere contrastato da tutele e prescrizioni d'uso avulse da domande e condizioni contemporanee. Alcune grandi trasformazioni (come, ad esempio, la realizzazione di nuovi invasi o cambiamenti storici del tracciato) vanno ormai considerate irreversibili, e non si può certo escludere che – nonostante le nostre disposizioni tentino di preservarne i valori – eventi climatico-meteorici e processi di profonda alterazione del paesaggio e del territorio avvengano anche in futuro.

Per tutte queste ragioni, l'elaborazione di visioni di progetto per i contesti fluviali sottende l'individuazione di un mix, adeguato ai luoghi e alle loro attuali condizioni, di azioni volte a ricostruirne le molteplici dimensioni paesaggistiche e i rapporti con altri aspetti e sistemi territoriali. L'obiettivo è riportare all'attenzione le diverse funzioni che tali paesaggi oggi possono specificamente svolgere: “funzioni ecologiche” (i fiumi come sistemi escretori; corridoi ambientali; ambiti in cui realizzare dispositivi spaziali atti a governare fattori di rischio e fragilità territoriale); “funzioni sociali” (i fiumi come spazi percepiti e fruiti dalle comunità locali; bene comune; componenti di operazioni di disegno/ri-disegno di catene di attrezzature e servizi per popolazioni stabili e temporanee, statiche e in movimento); “funzioni economiche” (i fiumi come aste cui riferire l'insediamento di nuove attività, anche con valenze economiche, ma diverse dallo sfruttamento produttivo e agricolo intensivo); “funzioni culturali” (i fiumi come matrici e “porte” per la riscoperta e la valorizzazione della storia e dell'identità del territorio, e come attrattori di nuovi flussi turistici).

TURISMO E CICLABILITÀ, MA ANCHE ATTREZZATURE E SERVIZI

Nel corso del Laboratorio didattico, la specifica domanda posta dagli attori locali di individuare i luoghi per un disegno integrato dell'ippovia e della ciclovia del Cormor e delle sue connessioni territoriali è stata così reinquadrata in una visione progettuale maggiormente articolata.

I territori del Cormor:
manufatti e attrezzature.
A Villa Colombatti (Pagnacco)

B Pagnacco C Parco del Cormor
(Udine) D Udine E Basaldella
(Campoformido) F-H Zugliano

(Pozzuolo del Friuli) I Pozzuolo
del Friuli L-M Mortegliano
N Castions di Strada.





Parlare delle relazioni tra turismo e ciclabilità come motore per ripensare i rapporti tra fiume e contesti urbani e rurali ci ha portato a ragionare sulle potenzialità di un più esteso programma di “riattrezzamento” di questi territori. In tal senso, sin da subito, è apparso strategico riflettere su quali potessero essere gli ambiti e i materiali di un progetto di “reinfrustrutturazione” leggera e coerente alle molte sensibilità dei contesti su cui andavamo a operare.

Intrecciando i temi della mobilità lenta e del paesaggio, i territori attraversati dal Cormor sono stati rilette come componenti di un telaio di *greenways*, ossia di «*communication routes reserved exclusively for non-motorised journeys, developed in an integrated manner which enhances both the environment and quality of life of the surrounding area*» (European Greenways Association, 2000). Tale chiave interpretativa rimarca le molte possibilità oggi attribuite allo sviluppo della mobilità sostenibile: dal suo essere strumento per favorire modalità di accesso e fruizione non invasive di paesaggi “minori” e sottotraccia che solo il lento andare permette di apprezzare; al suo essere occasione per incentivare forme di *loisir*, in grado di riattivare e “rimettere in circolo” economie territoriali diffuse. I dati in crescita del cicloturismo nella nostra regione supportano peraltro questa lettura, evidenziando – tra il 2015 e il 2017 – un aumento dei transiti lungo la ciclovia Alpe Adria pari al 46%².

La ciclabilità non è tuttavia una pratica solo per turisti. Già in passato, e ora nuovamente – anche a causa della crisi economica e di una crescente (sia pure ancora timida in Italia) sensibilità ambientale – muoversi in bicicletta e a piedi garantiscono spostamenti giornalieri e capillari su territori urbani dispersi, come quelli da noi indagati. Osservando le pratiche che si generano da un uso quotidiano della bicicletta spesso «si riconoscono usi specifici e nuovi dello spazio ad opera di popolazioni che mescolano alla tradizione, l’innovazione, le tendenze e la multiculturalità». Il loro progressivo aumento nel nostro paese «sta tracciando geografie interessanti su come realtà economiche, amministrazioni locali, portatori di interessi e singoli individui [...] abbiano saputo rispondere e riproporre prodotti e servizi di particolare innovazione ed eccellenza» (Velo, 2015: 1663). In questo quadro, nei contesti urbani di grana fine e policentrica, «strade bianche, alzaie dei fiumi, paesaggi informali tra l’edificato, aree di esondazioni programmate, bacini di laminazione e spazi aperti collettivi diventano gli elementi che costituiscono un ulteriore *layer* alla porosità della città» (Velo, 2016: 332).

Coerentemente a tali prospettive, agli studenti abbiamo proposto di integrare alle matrici verdi e blu delle *greenways* un altro sistema di spazi, capace di dare forma a un telaio più articolato, comprendente la trama dei luoghi dedicati alle attrezzature e ai servizi di interesse collettivo che già irrorano i territori di bordo del Cormor. Questo allargamento di campo ha permesso di allacciare più strettamente il tema delle relazioni tra fiumi e contesti, all'obiettivo di *make cities inclusive, safe, resilient and sustainable* al centro della *2030 Agenda for Sustainable Development* (United Nations, 2015), cui farà esplicito riferimento la nuova stagione di programmazione europea.

Le dinamiche di fragilizzazione dei territori lungo il Cormor e delle comunità che li abitano ci apparivano infatti connesse anche a carenze di manutenzione degli spazi pubblici e dei servizi per l'abitare quotidiano presenti all'interno dei centri urbani; alla loro frequente inadeguatezza rispetto alle esigenze di popolazioni in movimento e in mutamento; al loro ricorrente darsi come ambiti chiusi rispetto ai contesti prossimi (si pensi, ad esempio, ai recinti che perimetrano le scuole), difficilmente accessibili per la discontinuità dei percorsi non solo ciclabili ma anche pedonali. Pensare a questo telaio di "città delle dotazioni pubbliche" – ancora implicito, poco efficace, da riattualizzare e implementare – come componente strategica di nuove visioni territoriali ci sembrava altresì una mossa importante per fare fronte all'ormai cronica scarsità di fondi che le amministrazioni possono oggi dedicare al mantenimento dei patrimoni pubblici. Una scarsità a cui si può far fronte attraverso un approccio più sistemico alla riqualificazione dello spazio urbano.

Lavorando in maniera integrata sulle sponde del fiume, sui territori di bordo dell'urbano, sugli spazi rurali e sugli ambiti agricoli rimasti interclusi, abbiamo così colto la sfida di trattare il progetto della ciclovia come uno dei tanti ingredienti di una nuova struttura spaziale. Un ingrediente importante proprio perché capace di tenere insieme e contaminare diversi tempi e pratiche di fruizione del territorio, da parte di *outsiders* e *insiders*; di darsi come un'occasione per ripensare configurazioni spaziali e d'uso delle tante dotazioni (lotti ed edifici) che, nel corso del tempo e anche nei centri urbani di piccole dimensioni, hanno costruito la «qualità materiale del welfare»: spazi verdi, aree per la mobilità e i parcheggi, attrezzature e servizi per l'assistenza socio-sanitaria, la scuola, la cultura. Queste dotazioni costituiscono i lasciti di un'intensa stagione di attrezzamento pubblico, in larga parte realizzata ricorrendo

I territori del Cormor:
fattori di aggressione antropica.
A Tavagnacco B Plaino (Pagnacco)

C Stadio del Friuli (Udine) D Udine
E Villa Primavera (Campofornido)
F Basaldella (Campofornido).



agli standard urbanistici. Soprattutto, e ancora oggi, essi rappresentano gli spazi concreti, in cui hanno luogo quelle «pratiche individuali e collettive che “danno corpo” alla qualità della vita delle donne e degli uomini nella loro esperienza quotidiana di abitanti e utilizzatori della città» (Pasqui, 2017: 139). Non solo. Identificare un possibile tracciato per la ciclovia ci ha altresì spinto a immaginare la costruzione di nuove sequenze spaziali, volte a riconnettere e reintegrare spazi inutilizzati e a costruire nuovi “tipi di standard” e servizi (*in primis* ecologici), con cui far fronte all’insorgere di emergenze ambientali e climatiche, domande sociali inedite, e alla richiesta di luoghi disponibili ad accogliere nuove economie³.

1 Queste riflessioni sono debitrice di una ricerca condotta tra il 2009 e il 2010, nell'ambito di una Convenzione tra l'allora Dipartimento di Progettazione Architettonica e Urbana dell'Università degli Studi di Trieste, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Friuli Venezia Giulia. La ricerca era finalizzata all'*Individuazione e delimitazione delle aree sottoposte a tutela ai sensi dell'art.142 del D.lgs. 42/2004, con particolare riferimento ai corsi dei fiumi Stella, Livenza, Meduna, Cellina, Cormor, Natisone e Fella.*

Il coordinamento e la responsabilità scientifica erano di Giovanni Fraziano ed Elena Marchigiani; il gruppo di lavoro era composto da Paola Cigalotto, Maria Alberta Manzon, con Francesco Boscutti, Marina Bradicic, Luca Del Fabbro Machado, Giuseppe De Simon, Francesco Nicoletti e Nicola Vazzoler.

2 Questi dati sono stati diffusi dall'Associazione Ulisse-FIAB, facendo riferimento al 19° rapporto sul cicloturismo tedesco redatto dall'ADFC (German Cyclist's Association). Si veda: <<http://www.ulisse-fiab.org/?p=9277>>, sito consultato il 29/07/2019.

3 Il cinquantesimo anniversario del decreto interministeriale n. 1444 del 1968 sugli standard urbanistici ha offerto l'occasione per tornare a riflettere su un pilastro del fare urbanistica e sulle sue possibili evoluzioni. Laboratorio Standard è uno dei gruppi di ricerca che di questi temi si sono di recente occupati. Con il supporto della Società Italiana degli Urbanisti (SIU), Laboratorio Standard coinvolge l'Università degli Studi di Trieste (Sara Basso, Elena Marchigiani), il Politecnico di Milano (Cristina Renzoni, Paola Savoldi), l'Università IUAV di Venezia (Alessia Franzese, Stefano Munarin, Maria Chiara Tosi), l'Università degli Studi Roma Tre (Mauro Baioni, Giovanni Caudo, Nicola Vazzoler). Si vedano: Renzoni, 2018; Marchigiani e Savoldi, in stampa; Laboratorio

Standard, in corso di pubblicazione; <<https://standardurbanistici.wordpress.com/eventi-attivita/>>, sito consultato il 29/07/2019. Ulteriori e numerosi sono i contributi prodotti negli ultimi anni; tra di essi, in modo non esaustivo, si richiamano: Caravaggi e Imbroglini, 2016; Bricocoli e Sabatinelli, 2017; Gabellini, 2018; Giaimo, 2018; Bricocoli e Savoldi, 2018; Renzoni e Savoldi, 2018; Tosi, 2019.



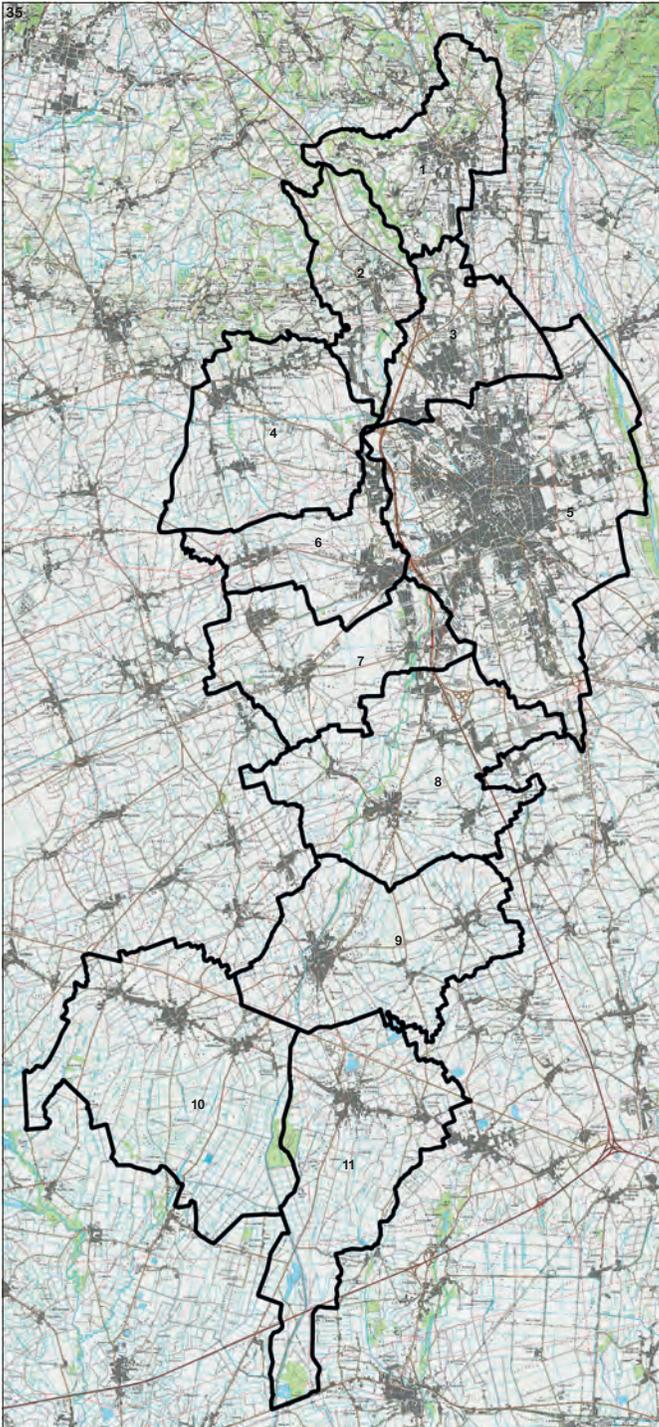
4.

MAPPE DI PROGETTO PER LUOGHI E OPPORTUNITÀ

Le indagini e le esplorazioni progettuali sviluppate nelle terre di mezzo del Cormor sono state contraddistinte da un continuo movimento tra diverse prospettive di osservazione. Se elaborare strategie e progetti radicati nei contesti costituiva una mossa necessaria per rappresentare le risorse e i caratteri ancora latenti di questi territori, non volevamo abbandonarci a un approccio “localistico”.

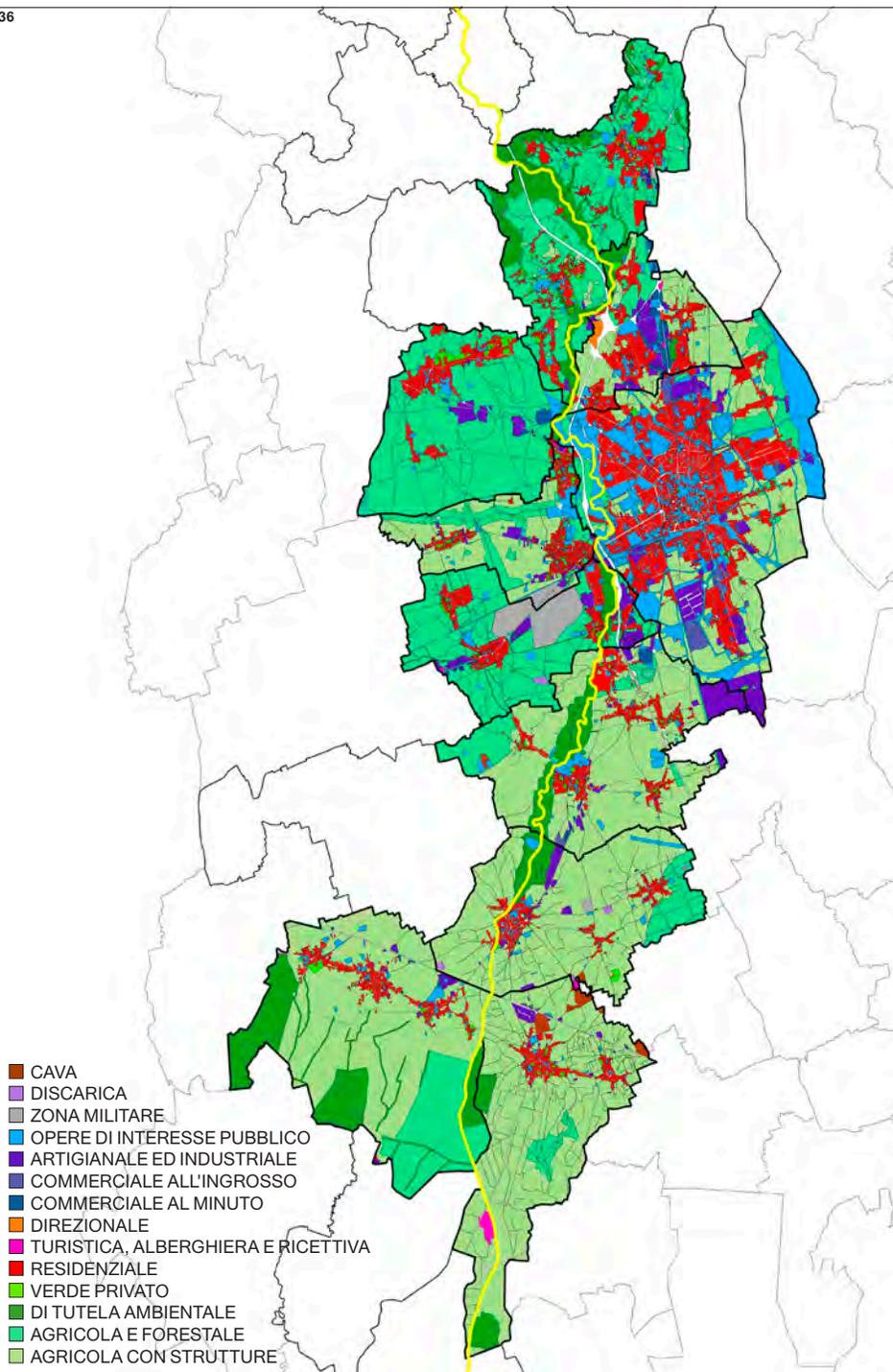
All'interno di una visione regionale, e facendo riferimento a questioni disciplinari più generali, abbiamo perciò lavorato a una scala ampia. L'intento era di costruire un quadro strutturale (“masterplan”) che tenesse insieme i paesaggi tra Tricesimo e Castions di Strada, per dare luogo e sintesi alle tante funzioni – ecologica, sociale, economica e culturale – che, nella sua interezza, il sistema Cormor può svolgere.

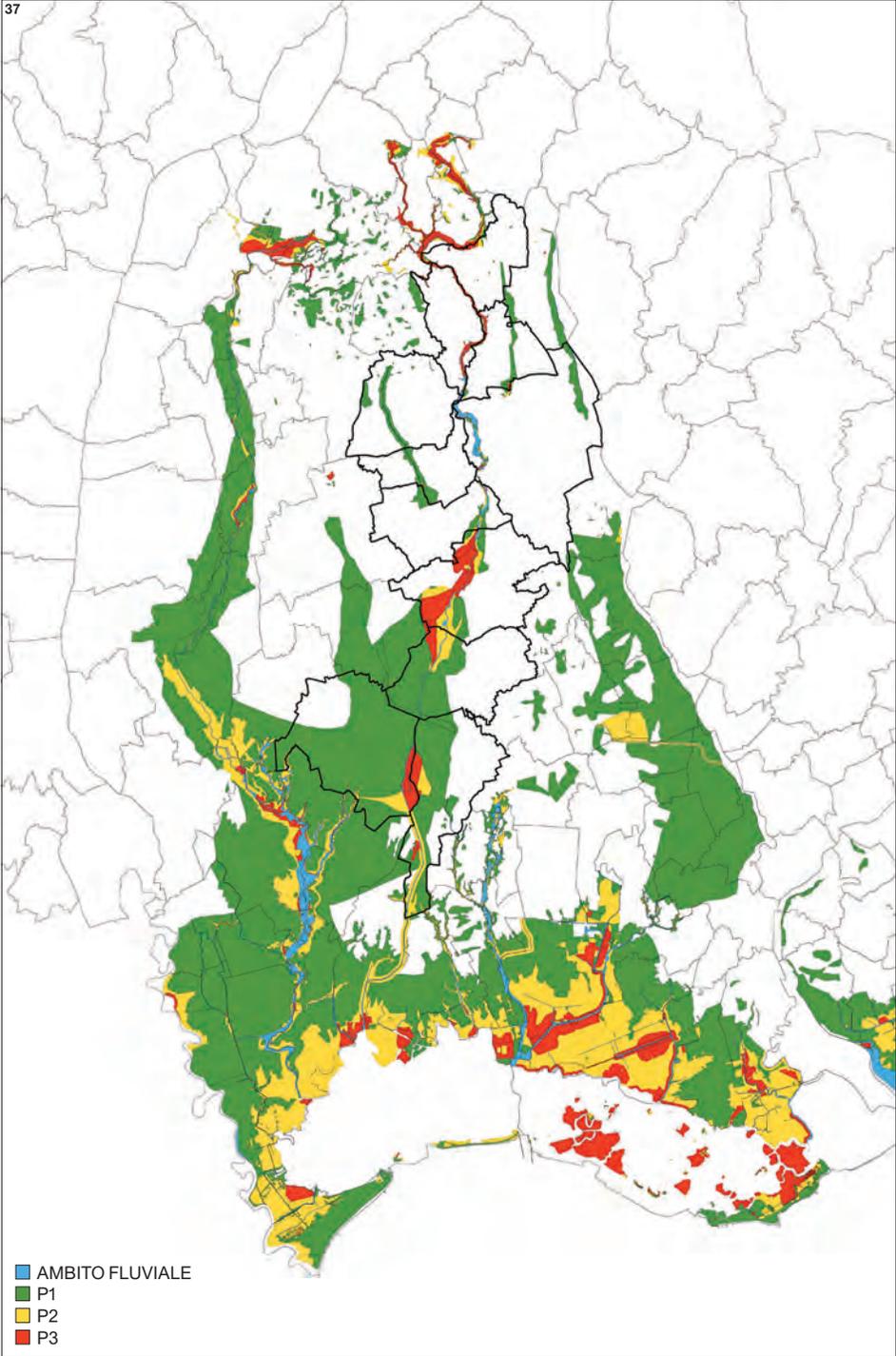
Parallelamente, abbiamo lavorato alla scala dei contesti locali che si estendono lungo e perpendicolarmente al fiume, nell'intento di riconoscere le componenti paesaggistiche con cui i diversi transetti territoriali entrano in relazione, i rischi di un loro degrado, progressiva semplificazione e impoverimento, ma soprattutto le opportunità che tali componenti offrono quale appiglio di interventi futuri. Interventi in cui strategie di riqualificazione spaziale si coniughino a processi di riattivazione di risorse ed energie locali, per provare a declinare i principi dello svi-



35
Il sistema Cormor: cartografia dei territori di progetto. In nero sono evidenziati i perimetri degli 11 comuni oggetto di indagine progettuale:
1 Tricesimo
2 Pagnacco
3 Tavagnacco
4 Martignacco
5 Udine
6 Pasian di Prato
7 Campoformido
8 Pozzuolo del Friuli
9 Mortegliano
10 Talmassons
11 Castions di Strada.

36
Il sistema Cormor: mosaico degli strumenti di pianificazione generale comunale.





luppo sostenibile in rapporto ai caratteri peculiari di questi territori – urbani, naturali, rurali – di bordo¹.

SARTI E GIOIELLIERI

Come molte altre terre di mezzo che punteggiano il nostro paese, i contesti attraversati dal torrente Cormor sono oggi sollecitati dall'emergere di nuove situazioni dell'urbano. A ciò si aggiunge la consapevolezza di operare all'interno delle condizioni dettate da una profonda crisi economica, sociale e ambientale, che pone alla nostra attenzione nuovi temi, o attribuisce declinazioni in parte differenti a questioni da tempo al centro del dibattito sulla città e sul progetto urbanistico: confinamenti e disegualianze spaziali e sociali; rischi ambientali e climatici; decrescita della popolazione, trend demografici segnati da processi di invecchiamento e flussi migratori; abbandono e sottoutilizzo di spazi e patrimoni urbani e territoriali; problemi connessi a mobilità e accessibilità ai servizi; erranze alimentate dalla ricerca di nuovi ritmi, qualità della vita, opportunità di lavoro. Ricorrente è l'appello all'arresto di ulteriore consumo di suolo, risorse paesaggistiche e ambientali, a favore della valorizzazione e del riutilizzo dei materiali (urbani e non urbani) e delle attrezzature esistenti. La sfida che il mutare di situazioni e condizioni pone al progetto urbanistico contemporaneo appare, in sostanza, quella di ripartire dalle dotazioni già presenti, per immaginare processi di "riequipaggiamento" e di rigenerazione di città e territori, la cui portata è per certi versi analoga a quella che in Italia e in Europa ha segnato altre intense stagioni di trasformazione dei rapporti tra spazio, economia e società (Secchi, 2013²).

Se nella loro generalità e complessità tali questioni ci sembravano ineludibili, non meno forte ci appariva la necessità di orientare il Laboratorio didattico alla costruzione di strategie di progetto che fossero pertinenti alla specificità dei nostri contesti. Mentre il masterplan ha costituito un quadro a cui continuamente fare riferimento, nuove e ulteriori sollecitazioni sono così derivate dal riavvicinare lo sguardo ai tanti spazi di cui si compone il sistema Cormor. In questo andirivieni tra luoghi, scale e distanze, siamo stati stimolati a ripensare non solo le forme del progetto, ma anche il ruolo del progettista.

Nelle terre di mezzo il «*cleavage* centro/periferia, o città/campagna»

che «sembrava andato ampiamente in disuso nella modernità matura» ci pareva ancora saldamente presente (Revelli, 2017: 45), non solo negli spazi ma anche negli immaginari degli attori e delle comunità locali. Facendo della nostra esternalità un punto di forza – ma cercando di non scivolare nella banale riproposizione di ricette elaborate altrove – ci siamo perciò immaginati un po' come sarti, chiamati a ricucire tessuti di relazioni materiali e immateriali che il tempo aveva consumato. Come artigiani impegnati in un paziente lavoro di riammagliamento, scucitura e ricucitura delle situazioni in cui andavamo a operare. Questi territori avevano infatti bisogno di un particolare esercizio di cura: analogamente agli abiti posti in disparte – ma a cui si è affezionati – dovevano essere “rimessi a misura”, per tornare a dare risposta a mutate esigenze estetiche e funzionali.

Nel corso dei sopralluoghi abbiamo inoltre maturato la consapevolezza di trovarci di fronte a contesti assai ricchi di risorse: il fiume *in primis*, ma anche la varietà dei paesaggi, i lacerti diffusi di naturalità, le reti ambientali che si sviluppano lungo il reticolo idrografico minore, i tanti manufatti di una lunga storia di costruzione del territorio e di investimento economico e sociale. Ci siamo allora immaginati anche un po' come gioiellieri, impegnati a reincastonare le piccole gemme che avevamo incontrato. Il nostro compito era quello di definire condizioni favorevoli a processi di *embedding* nei luoghi di elementi di innovazione e di sviluppo, di nuovi spostamenti quotidiani tra fiume e città, delle tante pratiche di un “turismo ordinario” lontano dallo straniamento indotto da una acritica importazione di modelli standardizzati di offerta.

INFRASTRUTTURE PER UNA CITTÀ COLLETTIVA

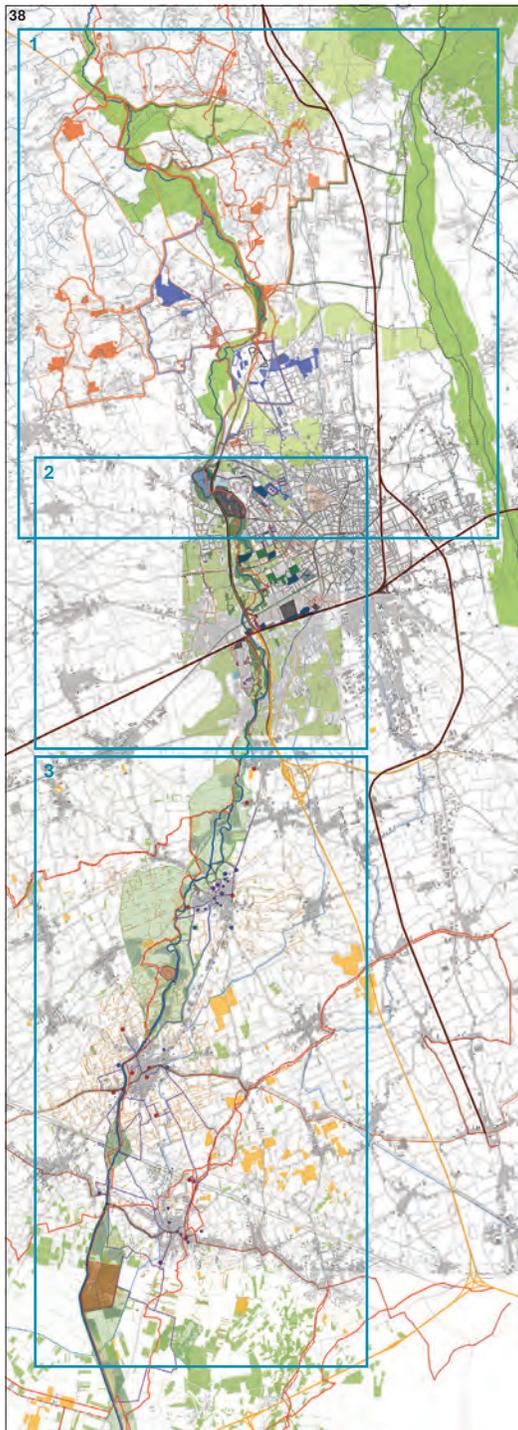
Alla scala dell'area vasta, così come a quella ravvicinata dei singoli luoghi, le esplorazioni progettuali sono state orientate da specifiche domande: come immaginare i paesaggi fluviali del Cormor quale spina dorsale di un principio di strutturazione e di reinfrustrutturazione territoriale; come disegnare una trama in grado di ricomporre gli spazi di una città collettiva estesa; come contribuire a ribaltare le gerarchie esistenti, per trasformare il corso d'acqua da retro a centralità generatrice di nuove relazioni e dotazioni collettive.

Nel riconoscere la rilevanza paesaggistica del Cormor non abbiamo

potuto non considerare il ruolo che, in Friuli Venezia Giulia, gli ambiti fluviali giocano nello scandire il territorio dell'intera regione. Un territorio che si articola in diversi tipi di paesaggio, all'interno dei quali il reticolo idrografico e le singole aste fluviali costituiscono elementi di forte connotazione. Coniugando l'approccio idraulico a quello naturalistico, la valenza strutturale e infrastrutturale del Cormor ci è apparsa ancora più evidente. Ha guidato l'individuazione di strategie e dispositivi progettuali comuni ai diversi ambiti riconosciuti lungo la via d'acqua, in cui i temi del buon funzionamento idrico e ambientale, della qualità paesaggistica e di una fruizione ampia del territorio e delle sue dotazioni strettamente si tengono.

In particolare, interpretare i paesaggi del fiume come sistemi depuranti, in cui la sostanza organica che li raggiunge può essere demolita da diversi sistemi biologici, ha significato puntare l'attenzione sulle prestazioni di efficienza ecologica connesse all'integrità sia dell'ambiente fluviale, sia di quello terrestre. In tal senso, il ridisegno del tracciato della ciclovia e delle sue diramazioni ha offerto l'occasione di proporre strategie di ispessimento e riqualificazione delle fasce di vegetazione riparia che, oltre a creare habitat favorevoli all'incremento della biodiversità, intercettassero le acque di dilavamento dei versanti, ne rallentassero la velocità, e dessero luogo a processi di fitodepurazione legati alla sedimentazione di carico solido e inquinanti. Processi che si è inteso ulteriormente favorire, attraverso il trattamento naturalistico di una successione di bacini per la laminazione – in parte già programmati – che con gli studenti abbiamo assunto quale parte integrante del progetto di paesaggio.

La lettura del sistema Cormor come sequenza – continua ma aperta – di ecosistemi longitudinalmente e trasversalmente interconnessi ha altresì supportato il disegno di collegamenti non solo ambientali, ma anche funzionali, tra il fiume e i suoi territori. La visione d'insieme restituita dal masterplan delinea così geografie inedite, in cui il torrente riacquista il ruolo di riferimento per l'abitare e il muoversi in ambiti territoriali a diverso spessore che, perpendicolarmente a esso, si insinuano nelle aree urbanizzate e agricole³. Una nuova infrastruttura complessa di spazi di uso collettivo prende in tal modo forma, irradiandosi in una sequenza di transetti laterali e di catene di luoghi variamente attrezzati. A nord si configura come un percorso e un accesso a ulteriori itinerari ciclabili e verdi, lungo i quali il lento muoversi tra i piccoli nuclei antichi posti sulla sommità delle colline si associa alla valorizzazione delle atti-



Il masterplan: visione di insieme. I transetti trasversali al corso del torrente Cormor e gli obiettivi di progetto:

1 Archi e asole. Ricucire, tramite percorsi per la mobilità sostenibile, le risorse paesaggistiche, urbane e culturali e le attrezzature già presenti, creando una rete di itinerari complementari e alternativi all'ippovia-ciclovia del Cormor; risolvere i problemi di impraticabilità di alcuni tratti dell'itinerario esistente; rendere raggiungibile l'ippovia-ciclovia dalle stazioni ferroviarie e realizzare parcheggi scambiatori ai suoi ingressi; riconnettere la rete ecologica tra i torrenti Cormor e Torre.

2 Collane di parchi. Creare una sequenza di parchi fluviali, a sud del parco del Cormor; riaganciare la rete della mobilità ciclabile ai luoghi dell'abitare e alle attrezzature a standard territoriale, urbano e di quartiere; riqualificare e riutilizzare aree ed edifici abbandonati e degradati; riconnettere l'ippovia-ciclovia ai percorsi ciclabili esistenti di collegamento alle aree centrali di Udine e alle frazioni contermini.

3 Maglie e rammendi. Disegnare una nuova trama ecologica all'interno delle aree agricole e tra le riserve di naturalità; trasformare le casse di laminazione del Cormor in dispositivi di rinaturalizzazione e fitodepurazione; valorizzare le tracce della storia della produzione locale; riutilizzare aree ed edifici dismessi per realizzare attrezzature di servizio ai centri urbani e all'ippovia-ciclovia.

■ TORRENTE CORMOR
■ CICLOVIA
■ AUTOSTRADA
■ FERROVIA

vità ricettive legate al permanere delle tradizioni rurali e gastronomiche, e alla previsione di nuovi servizi per residenti e turisti. Nel settore centrale, il tracciato della ciclovia del Cormor più volte si discosta dalle rive del fiume, intercetta aree verdi e dismesse, le riconnette alle dotazioni collettive che punteggiano le periferie del capoluogo udinese. A valle, nei territori trasformati dalle pratiche dell'agricoltura estensiva, il disegno di un'infrastruttura di paesaggio si fa strumento per contrastare le dinamiche di semplificazione che, dal secolo scorso, hanno contribuito a omologare i caratteri morfologici, gli usi e le componenti ambientali del territorio, consegnando i lasciti materiali della cultura rurale a processi di dismissione apparentemente incontrastabili. In questi luoghi, la ciclovia si fa ancora più esplicitamente strumento di rivitalizzazione economica dei patrimoni locali.

L'intento di accrescere le valenze attrattive e rigenerative dell'itinerario ciclabile ha in tal modo comportato un lavoro di attenta selezione e campionatura di situazioni che, nella loro varietà, fossero in grado di stimolare progetti puntuali di ricucitura delle trame territoriali. In questo esercizio, la costruzione delle mappe dei valori e delle risorse riconosciuti nei diversi contesti ha costituito il nostro testo di base. Su di esso abbiamo sovrapposto telai di spazi e servizi diversi, per intercettare e riorientare sia dinamiche di mutamento emergenti dalle immagini e dalle parole degli attori locali, sia potenzialità ancora inesprese.

Quello che andiamo ora a proporre è un viaggio nelle terre di mezzo del Cormor, così come le abbiamo rilette, immaginate e raffigurate nelle nostre mappe e visioni di progetto. Rappresentazioni che sono rimaste costantemente (e volutamente) sospese tra ciò che è già presente e ciò che potrebbe essere; in cui i nuovi interventi spesso riscrivono e/o sovrascrivono percorsi, elementi e risorse esistenti, ne completano il disegno, ne rilavorano forme e relazioni, non senza però trasformarne anche radicalmente ruoli, caratteri e fruizioni.

ARCHI E ASOLE: CIRCUITI TRA DOTAZIONI TERRITORIALI

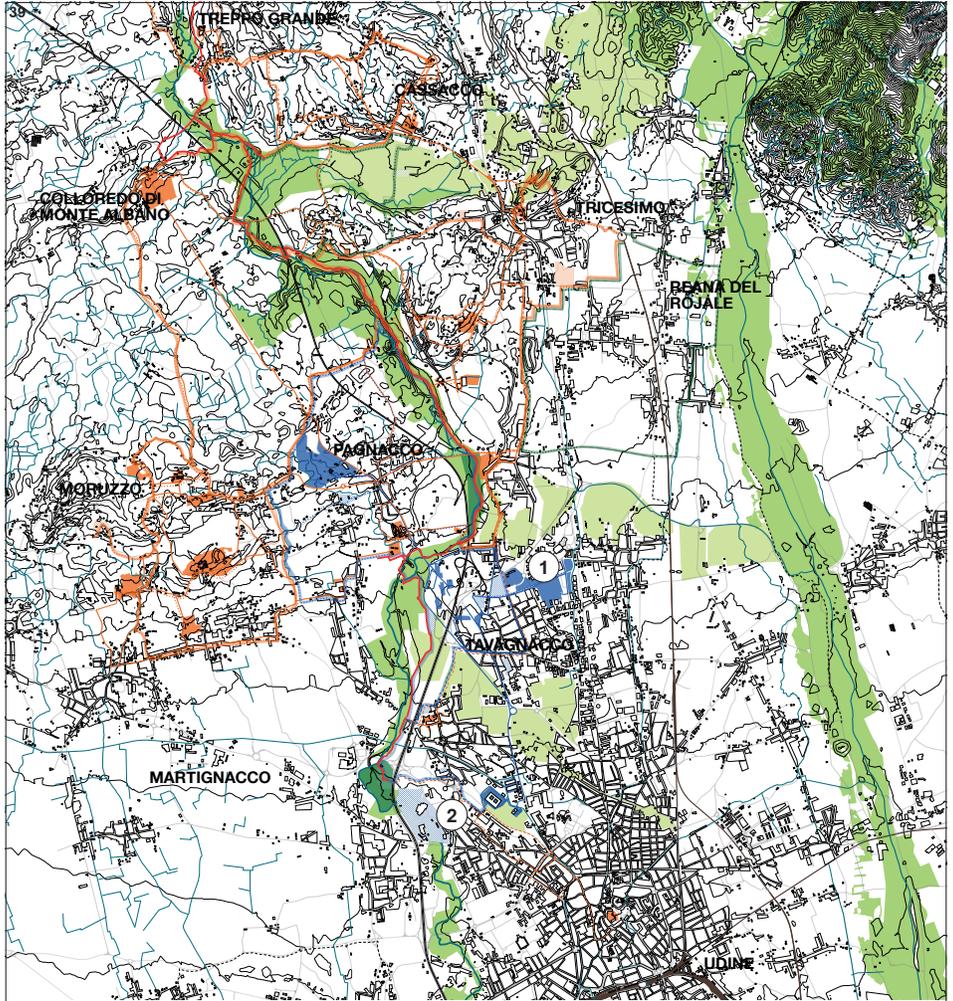
Nel tratto settentrionale del sistema Cormor il masterplan elaborato nel corso del Laboratorio propone una figura fatta di "archi" e "asole". Due transetti verdi trasversali (gli archi) ricalcano sequenze di aree agricole e

spazi di interesse paesaggistico che, solcando la pianura, tratteggiano possibili connessioni ecologiche tra le aste dei torrenti Cormor e Torre. A essi si affianca e integra una rete di percorsi ciclabili (le asole). A complemento dell'ippovia e della ciclovia realizzata, la rete in parte insiste sulla viabilità a scorrimento lento, e in parte rimette in gioco strade bianche e percorsi, configurandosi come un nuovo sistema di anelli di collegamento tra l'asse ciclabile principale già realizzato sulla riva del fiume, i borghi rurali, le ville e i castelli ai suoi bordi e sui colli, le piccole stazioni ferroviarie presenti in zona.

All'interno della conurbazione udinese, nel comune di Tavagnacco, tale circuito trova un potenziale innesto in quello che il Piano regolatore attualmente individua come un nuovo sistema di servizi e centralità di scala territoriale. La previsione di realizzare un "asse dell'innovazione" interessa una successione di aree perpendicolari al Cormor, destinate a ospitare un parco scientifico-tecnologico e un campus universitario. Anche se la connessione diretta al torrente è qui ostacolata dalla presenza del tracciato autostradale, il progetto integrato di una nuova infrastruttura ecologica e per la mobilità lenta diviene il principio spaziale e funzionale che struttura e lega le aree di sviluppo definite dal Piano regolatore, le une alle altre e con il centro di Udine⁴. In tal senso, l'itinerario della ciclovia di interesse regionale Alpe Adria – ricongiungendosi a quella del Cormor a nord e a sud delle aree in trasformazione – offre l'occasione per ampliare il sistema di spazi per la ciclabilità, permettendo una deviazione dal paesaggio fluviale a quello urbano. Il circuito immaginato dagli studenti connette così l'area del nuovo campus universitario alle dotazioni a standard già presenti: alcuni parchi di quartiere e attrezzature per lo sport. Diventa l'occasione per trasformare in "zone 30" i tracciati stradali che si insinuano nei tessuti residenziali più densi. Soprattutto, orienta la scelta di prefigurare il progetto del campus stesso come un insediamento improntato a criteri di sostenibilità (dalla gestione delle acque, all'utilizzo di dispositivi per il risparmio e la produzione di energia da fonti rinnovabili); come uno spazio permeabile alla città e alle trame del paesaggio, dove trovare nuovi servizi, attività sportive e culturali, concepiti per un uso flessibile e aperto a studenti, turisti e residenti.

L'obiettivo di rompere la monofunzionalità e la separazione dai contesti delle grandi piastre di attrezzature di livello territoriale parimenti orienta l'esplorazione progettuale delle aree circostanti l'esistente "città della dello sport", posta a nord del centro di Udine⁵. Il tracciato della ci-

Il masterplan: il trassetto settentrionale (archi e asole).
 I contesti di progetto: 1 L'Asse dell'innovazione 2 La cittadella dello sport e del tempo libero.



Territorio

- Torrente Cormor
- Torrente Torre
- rogge, canali di irrigazione
- curve di livello

Attrezzature per la viabilità e il trasporto

- autostrada
- strada statale
- strada regionale
- strada provinciale
- ferrovia
- stazione ferrovia
- ippovia Valle del Cormor

Asse ecologico

- asse ecologico esistente
- potenziali corridoi ecologici
- parchi urbani
- potenziali aree di progetto
- ciclabile esistente
- ciclabile di progetto parallela alla viabilità esistente
- ciclabile di progetto indipendente dalla viabilità esistente

Rete storica-culturale

- ville storiche, castelli, borghi rurali
- potenziali aree di progetto
- strada statale
- strada provinciale
- strada comunale
- ciclabile esistente
- ciclabile di progetto parallela alla viabilità esistente
- ciclabile di progetto indipendente dalla viabilità esistente
- ponte di progetto

Asse tecnologico

- zone D12, aree universitarie
- potenziali aree di progetto
- strada provinciale
- strada comunale
- ciclabile esistente
- ciclabile di progetto parallela alla viabilità esistente
- ciclabile di progetto indipendente dalla viabilità esistente
- ponte di progetto

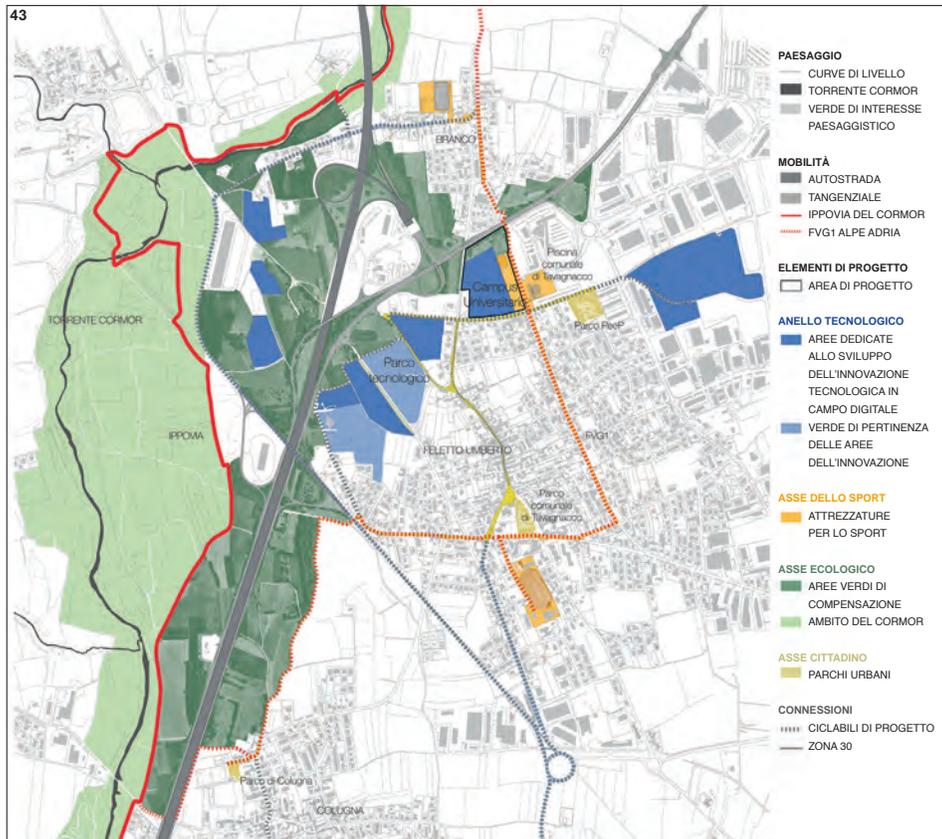
L'ASSE DELL'INNOVAZIONE



40
 Tavagnacco: il contesto di progetto.
 1 Torrente Cormor 2 Autostrada
 3 Parco scientifico-tecnologico
 (in previsione) 4 Campus
 universitario (in previsione)

5 Hypo Bank 6 Area
 commerciale-artigianale.
41, 42
 I luoghi: il sito del nuovo campus
 universitario (sullo sfondo l'Hypo

Bank) e la pista ciclabile FVG1 Alpe
 Adria (tratto prossimo a Hypo Bank).
43
 Il progetto: reti di connessioni
 territoriali.



ANELLO TECNOLOGICO
 L'anello tecnologico collega le aree di sviluppo dell'innovazione in campo digitale. Queste vengono connesse tramite un nuovo circuito ciclo-pedonale.



ASSE ECOLOGICO
 L'asse ecologico è formato dalle aree verdi di compensazione in adiacenza all'autostrada. Insieme agli ambiti di interesse agricolo e paesaggistico limitrofi al torrente Cormor, costruisce un corridoio ambientale che penetra in città.



ASSE DELLO SPORT
 L'asse dello sport connette gli impianti sportivi presenti a Feletto Umberto e Branco. Lungo l'asse viene sviluppata un'area sportiva a servizio del campus universitario e della cittadinanza.



ASSE CITTADINO
 L'asse cittadino collega il parco Peep, quello centrale di Feletto e il parco di Colugna. Lungo il suo tracciato, la via principale di Feletto (via dei Martiri) viene trasformata in zona 30.

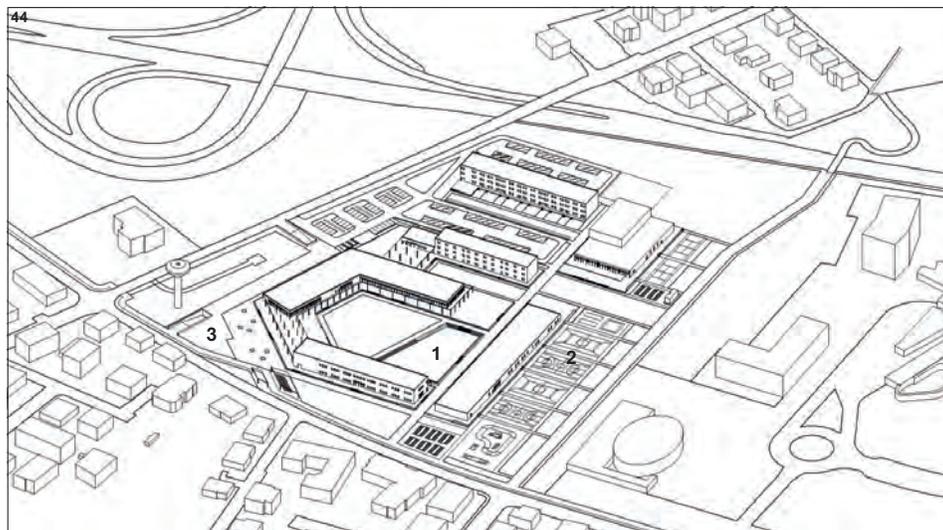


44
Il campus universitario:
edifici energeticamente efficienti
e spazi verdi permeabili, aperti
a differenti usi e utenti.

45
Udine: il contesto di progetto.
1 Torrente Cormor 2 Autostrada
3 Area militare 4 Campi sportivi
5 Parco del Cormor 6 Stadio Friuli
7 Quartiere di edilizia pubblica

e parco Arditò Desio 8 Comprensorio
universitario dei Rizzi.

46
I luoghi: la "piastra" dello stadio
Friuli.



1 Piazza d'acqua



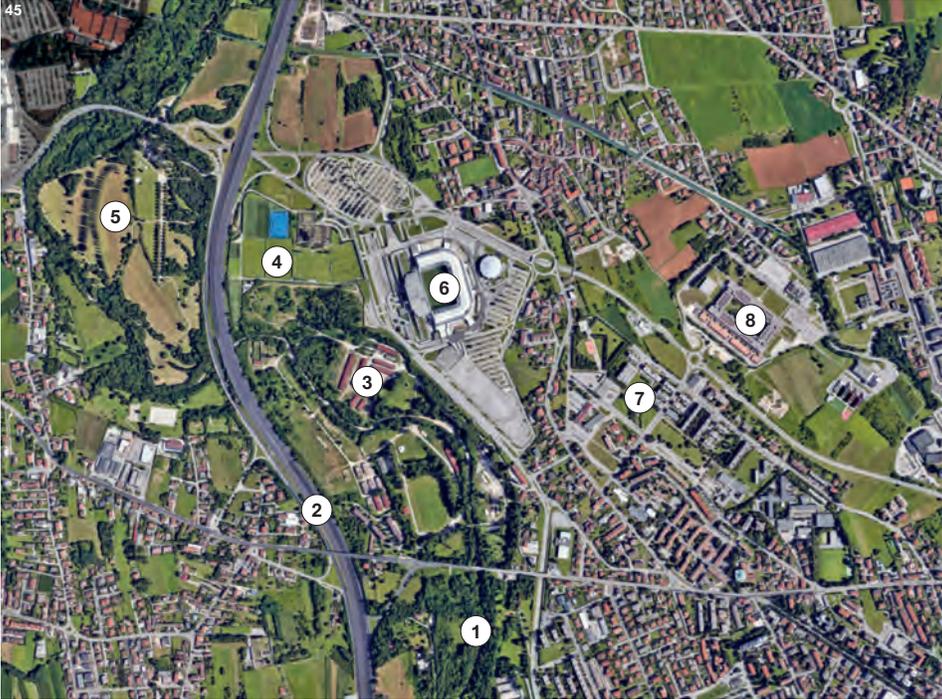
2 Asse sportivo



3 Ingresso al campus



LA CITTADELLA DELLO SPORT E DEL TEMPO LIBERO



47

SPAZI DELL'ACQUA:

vasche di laminazione e fitodepurazione

L'acqua inquinata del fiume e proveniente dall'autostrada viene raccolta nelle vasche di laminazione, depurata e reimessa nel fiume.



L'acqua piovana in città viene raccolta in *raingardens*



SPAZI DELL'ARIA:

fascie a bosco

L'aria proveniente dall'autostrada produce inquinamento ambientale e acustico. Attraverso l'inserimento di alberature si forma un filtro vegetale.



Le quinte vegetali sono formate da:



SPAZI DELLA BIODIVERSITÀ:
siepi e filari

Sono stati individuati tre ambiti che necessitano di un filtro rispetto agli spazi circostanti:



Gli orti vengono protetti mediante l'inserimento di frutteti



I campi sportivi vengono delimitati con siepi



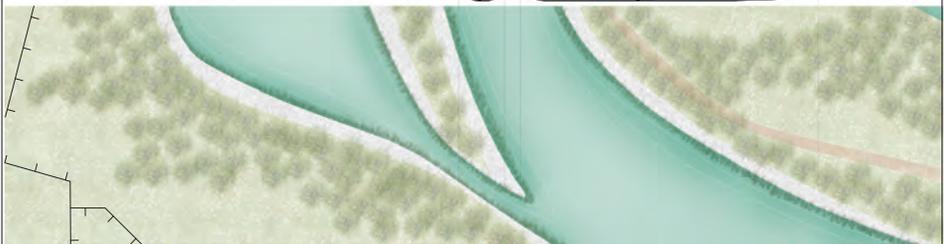
La strada carrabile viene schermata con filari di alberature

SISTEMI STRUTTURANTI



- spazi dell'acqua
- spazi dell'aria
- spazi della biodiversità
- spazi della campagna in città
- spazi della mobilità
- spazi della condivisione

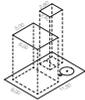
SEQUENZE DI SPAZI: DALL'AMBITO FLUVIALE ALLA CITTÀ



SPAZI DELLA CAMPAGNA IN CITTÀ:
orti sociali



Lotto di 92 mq che comprende un orto di 30 mq (5,00 x 6,00), un capanno per gli attrezzi, un impianto di raccolta dell'acqua piovana e una fontana.



Impianto per la raccolta dell'acqua piovana (scala 1:100)



Questo spazio può essere utilizzato sia come orto privato che come orto sociale o educativo unendo più moduli insieme.



SPAZI DELLA MOBILITÀ:
zona 30 e percorsi ciclabili e pedonali

Sono stati progettati un percorso pedonale e uno ciclopedonale, affiancati ma separati da fasce alberate e a prato.



In corrispondenza dei tratti di percorso all'interno della città sono state progettate delle zone 30 con riduzione della sezione stradale attraverso l'inserimento di parcheggi e alberature.



SPAZI DELLA CONDIVISIONE:
nuove attrezzature collettive

Spazio del mercato



Spazio dello sport



Spazio per la sosta



Spazio per il ristoro



Officina per le bici



Spazio per la condivisione

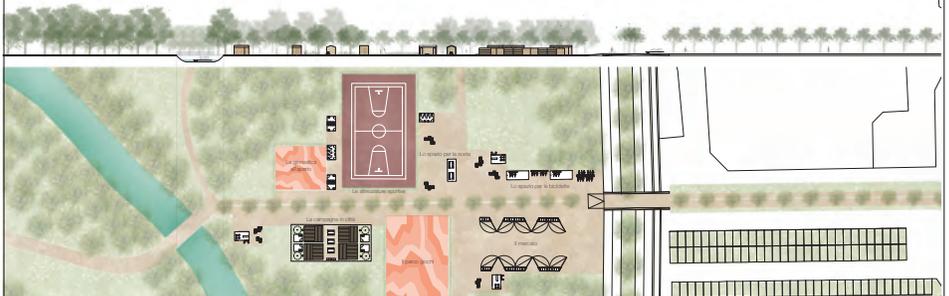


RIDISEGNARE LE ATTREZZATURE DEL VERDE E DELLO SPORT: UNA SPINA INTEGRATA



- spazi per la gestione dell'acqua
- spazi dell'aria
- spazi per il rafforzamento della biodiversità
- spazi della mobilità lenta
- spazi della campagna in città
- spazi della condivisione

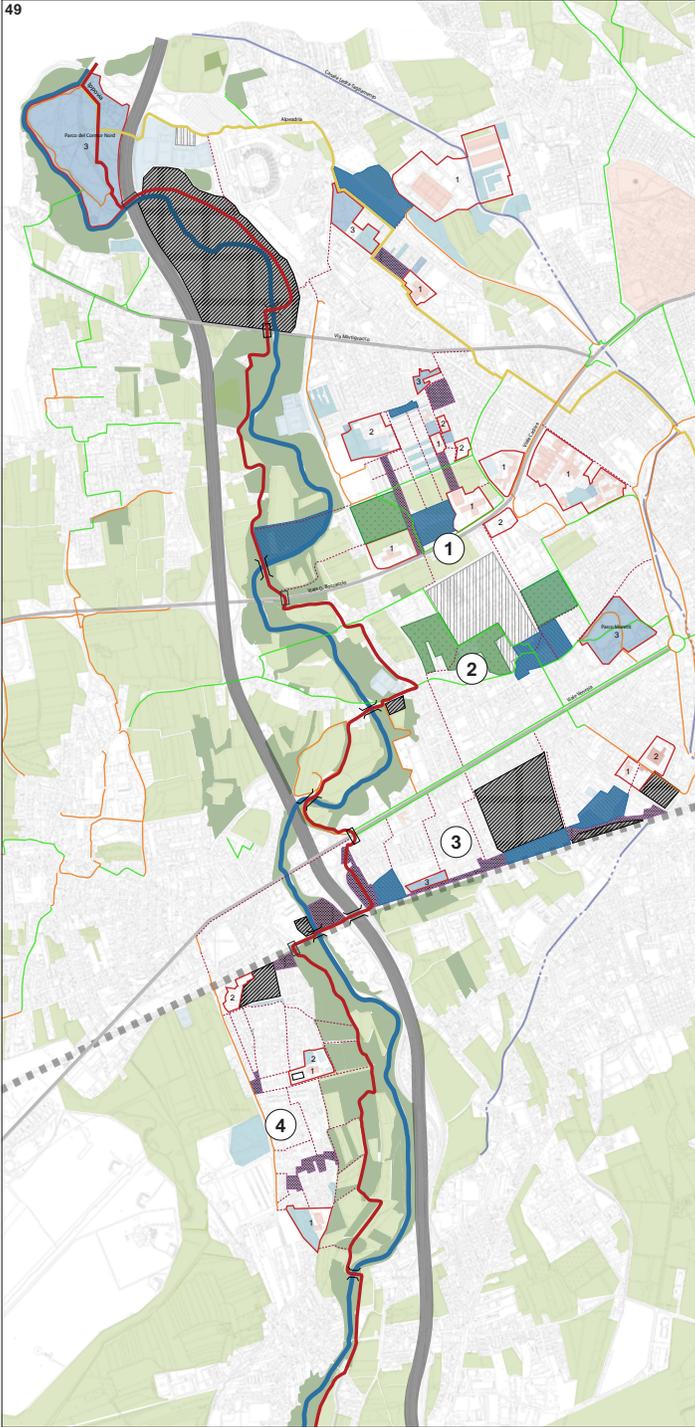
SEQUENZE DI SPAZI: DALL'AMBITO FLUVIALE ALLA CITTÀ



clovia e le sue nuove diramazioni riconnettono le ampie superfici in prevalenza destinate a parcheggio circostanti lo stadio Friuli: da un lato (a ovest), al parco del Cormor, ai campi di allenamento calcistico e a un sito militare dismesso che, nell'alveo del torrente, affiancano l'autostrada; dall'altro (a est), all'area verde attrezzata, che oggi si estende ai bordi di un consistente insediamento di edilizia pubblica e in prossimità del vasto comprensorio universitario dei Rizzi. Se questo è il quadro di relazioni e movimenti su cui il progetto dispiega i suoi effetti, l'attenzione specificamente si concentra sui tanti vincoli e barriere tra i luoghi che il circuito ciclabile va a intercettare e che, insieme a un generale sovradimensionamento delle loro misure e distanze, concorrono ad accentuarne lo straniamento dal contesto. In tal modo, e ancora una volta, il disegno della rete per la mobilità lenta si fa pretesto per trattare insieme i temi dell'ecologia, dell'accessibilità e dei servizi; per restituire agli usi quotidiani spazi oggi segregati e sottoutilizzati; per immaginare nuove tipologie di dotazioni collettive. In particolare, nell'alveo del torrente Cormor, al fine di ridurre gli impatti dei flussi autostradali, la creazione di bacini di laminazione e di fitodepurazione si associa all'inserimento di fasce a bosco. Si costruisce così un nuovo paesaggio, le cui infiltrazioni si prolungano a scalfire la superficie impermeabile delle aree asfaltate attorno alla cittadella dello sport. Poco lontano, lungo il percorso ciclabile tracciato tra il fiume e lo stadio, una sequenza di spazi dedicati a orti condivisi, alla rivendita dei prodotti agricoli, ad attività ludiche e sportive crea un nuovo tipo di spazio pubblico, la cui estensione e articolazione aiutano a ridurre il salto (funzionale e percettivo) di scala che le dimensioni delle attrezzature già presenti comunque impongono.

COLLANE DI PARCHI: TRA SPAZI DELL'ABITARE E ATTREZZATURE DI PROSSIMITÀ

Nel tratto centrale la ciclovia passa da una parte all'altra del Cormor, spesso prendendo le distanze dalle sponde. Anche se parzialmente già realizzato e segnalato, il tracciato presenta punti di discontinuità e problemi manutentivi, oltre a una generale mancanza di connessioni con i percorsi interni agli insediamenti prossimi al torrente. Nel suo movimento ondivago di frequente si avvicina ai bordi della città di Udine, in cui pro-



PAESAGGIO

- Asse ecologico
- Area agricola
- Torrente Cormor

STANDARD

- Istruzione
- Culto
- Assistenza e sanità
- Parco attrezzato
- Verde non attrezzato
- Area sportiva
- Cimitero

AREE STRATEGICHE

- ESISTENTI**
- 1 Istruzione
 - 2 Attrattori e servizi
 - 3 Parchi urbani
- DI PROGETTO**
- Riuso
 - Sviluppo
 - Connessione
 - Riforestazione

VIABILITA'

- ESISTENTE**
- Ferrovia
 - Autostrada
 - Assi stradali principali
 - Pista ciclabile esistente
 - Pista ciclabile approvata
 - Ciclovia Alpe Adria
- DI PROGETTO**
- Ippovia
 - Nuovi percorsi ciclopedonali

NODI

- ESISTENTI**
- Sottopassaggio
 - Ponte
- DI PROGETTO**
- Sottopassaggio
 - Ponte

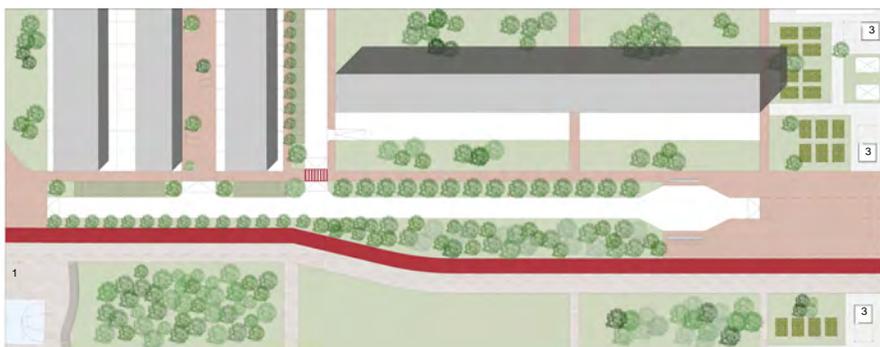
fonde sono le differenze sia nella grana dei tessuti residenziali, sia in quella delle tante attrezzature – di livello territoriale, urbano e di quartiere – che li irrorano. In questi contesti, il masterplan propone la figura della “collana di parchi”. A sud del parco esistente del Cormor, il fiume sembra venire dimenticato dalla città che, per quanto prossima, tende a dargli le spalle. La strategia di riaggancio dell'itinerario ciclabile ai luoghi dell'abitare si traduce nel riutilizzo e nella riqualificazione dei tanti spazi aperti, spesso vaghi e incerti, che ricalcano i margini di Udine e delle frazioni dei comuni di Pasian di Prato e Campofornido; nella ricerca di loro possibili prolungamenti all'interno delle *insulae* residenziali; nell'identificazione di reti più capillari di mobilità dolce tra questi brani di periferia e il centro del capoluogo. Strutturandosi a pettine, tali itinerari formano una sorta di “tangenziale della bicicletta”: un collegamento per turisti e cittadini, che possono così raggiungere le aree per il tempo libero lungo il fiume evitando le strade radiali più trafficate, ed entrare in città muovendosi lungo percorsi sicuri per raggiungere i tanti servizi presenti nel settore occidentale di Udine. A rendere tale percorso attrattivo è proprio la varietà delle situazioni urbane e degli spazi collettivi – esistenti e di progetto – che esso via via intercetta.

A nord, in corrispondenza di un esteso quartiere di edilizia residenziale pubblica (il “Peep ovest”), la generosa dotazione di aree a standard (giardini, scuole di diverso livello, centri sociali e sanitari) e la previsione nel Piano regolatore dell'ulteriore sviluppo del polo esistente di istituti scolastici superiori supportano la scelta di posizionare uno dei nuovi parchi lungo questo transetto ortogonale al Cormor. In realtà, più che un parco, il progetto immagina una “penetrante verde attrezzata” che, dal corso d'acqua, si prolunga nell'ampio lotto delle scuole, e nei nuovi spazi destinati ad attività culturali e a incubatori di impresa che si immagina ne costituiscano il cuore⁶. La penetrante verde è collegata al ramo principale della ciclovia da una pista ciclabile, ricavata ridimensionando e riarticolando la sezione del tracciato stradale che attualmente divide gli istituti scolastici dal grande insediamento realizzato con il Piano di edilizia economica e popolare (Peep). Ulteriori elementi di ricucitura sono dati dall'estensione, in direzione nord-sud, degli spazi aperti del quartiere nelle aree sportive e a orti, concepite come servizi complementari al funzionamento del cluster scolastico, e rivolti all'uso di turisti e residenti. Quello che si viene così a delineare è un nuovo “tappeto” di superfici verdi, di cui il torrente torna a costruire l'orditura primaria.

IL POLO SCOLASTICO E IL PEEP



Gli spazi e i servizi complementari al polo scolastico: la pista ciclabile ortogonale al torrente Cormor e le attrezzature di supporto alle attività scolastiche e di impresa.



SERVIZI

- 1 Punto di ristoro urbano
- 2 Spogliatoi delle attrezzature sportive

- 3 Casette degli attrezzi e spazi comuni per gli orti

SPAZI PUBBLICI

- Pista ciclabile
- Aree pedonali

- Woonerf
- Orti condivisi



Proseguendo verso sud, l'assunzione degli spazi a standard quale perno del progetto di suolo parimenti guida il disegno degli altri transetti destinati a parchi urbani e fluviali. In maniera esplicita, l'attenzione si concentra sui prolungamenti urbani delle dotazioni pubbliche, sulle catene spaziali in cui si svolgono gli spostamenti quotidiani tra i luoghi della residenza, del lavoro, dei servizi e del tempo libero (Basso, Marchigiani, in stampa). Irradiandosi in tessuti periferici connotati da una ridotta articolazione e da una limitata qualità spaziale, il "progetto di un nuovo suolo" – permeabile, denso di materiali vegetali, punteggiato da piccole e grandi attrezzature – costruisce il supporto di percorrenze ciclabili e pedonali, accoglie le pratiche del *loisir*, arricchisce lo spazio urbano di nuovi servizi ecosistemici.

Nello specifico, è a partire dal riconoscimento di trame verdi presenti ma discontinue che, sempre nella periferia udinese, le esplorazioni progettuali danno forma a un parco diffuso, tra un grande giardino (il parco Moretti), il cimitero, le vicine aree agricole e abbandonate di cui è proposta la trasformazione in orti collettivi, edifici in disuso e campi sportivi⁷. Tema conduttore del progetto è la realizzazione di diverse forme di "rifiorestazione urbana": lavorando su sesto di impianto, tipologia e densità della vegetazione, l'obiettivo è migliorare la qualità dell'aria e le condizioni microclimatiche di un settore urbano, la cui porosità costituisce un elemento qualificante ancora da valorizzare. All'interno dei boschi, tra il torrente e il centro città, viene disegnata un'ulteriore diramazione della ciclovia del Cormor. L'itinerario trova un punto di sosta in prossimità dell'alveo, in un'area contigua a un anonimo centro commerciale, attualmente occupata da fabbricati artigianali dismessi. La loro sostituzione con un polo di servizi destinati a bambini, ragazzi e turisti in movimento offre l'occasione per integrare la concezione dei nuovi edifici al nuovo grande parco che li accoglie: un sistema di rampe consente così l'accesso pedonale e ciclabile alla strada (che qui si sviluppa in rilevato per superare il corso d'acqua) e, oltre, a raggiungere le attrezzature sportive e religiose già presenti sul lato opposto.

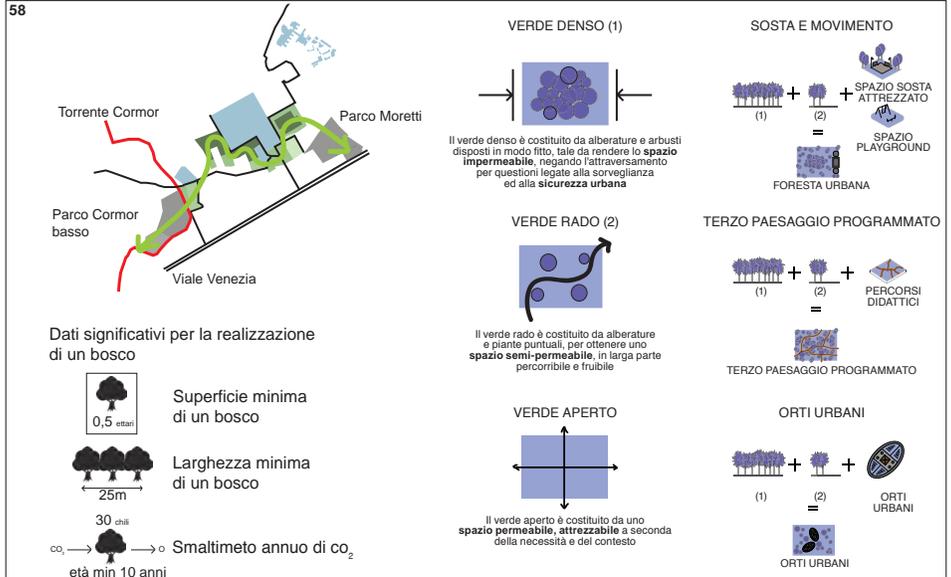
Nell'attuale stagione di stallo economico e demografico, i processi di dismissione perforano gli insediamenti, interessando manufatti e superfici di diversa ampiezza che – rispetto a eventuali percorsi di reimmissione nei cicli di vita delle città – inevitabilmente si pongono gli uni in competizione con gli altri. Si tratta di condizioni che, nei centri urbani di piccole e medie dimensioni, spesso appaiono particolarmente evidenti.

I BOSCHI URBANI ATTREZZATI



58
 Il progetto: la riforestazione urbana
 come matrice di un parco diffuso.
 1 Orti sociali 2 Polo attrezzato
 (centro civico e scout).

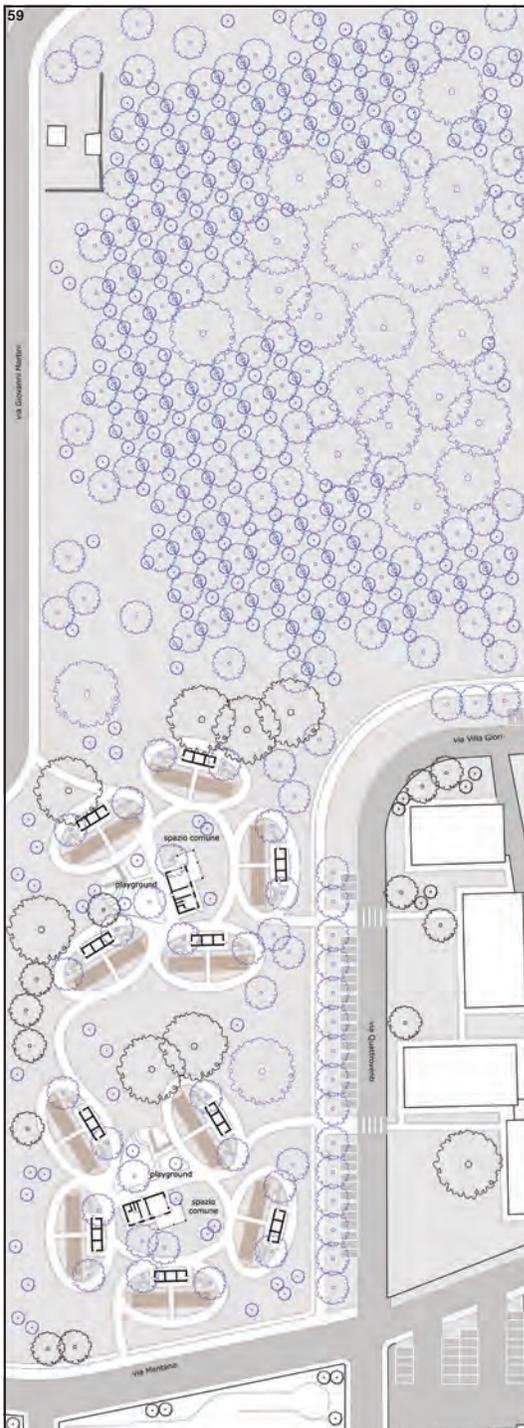
59
 I servizi nel parco: gli orti sociali
 contigui al parco Moretti.



Udine - inquinamento atmosferico
357.000 tonnellate CO₂/anno
 Fonte: www.arpaweb.fvg.it

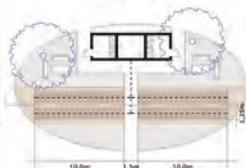
forestazione e assorbimento emissioni
-102 tonnellate CO₂/anno
(17ha, 6 tonnellate CO₂ ha/anno)
 Fonte: www.arpaweb.fvg.it





ORTI URBANI

UNITA' TIPO



terra stabilizzata per superficie pavimentata
 terreno ribassato per corsie di camminamento
 terreno rialzato per superficie coltivabile
 verde

Utenti: 2 persone
 Superficie totale: 40mq
 Superficie utile: 25mq
 Fasce coltivabili: n.2, 1,25x10m
 Corsie di spostamento: n.3, 0,50x10m

- sistema di irrigazione a goccia
- 1 copertura del deposito attrezzi inclinata per il recupero dell'acqua piovana
 - 2 sistema per la raccolta dell'acqua piovana
 - 3 nastro gocciolatore per irrigazione

Sommersione localizzata d'acqua piovana recuperata tramite un sistema a rete per il risparmio idrico ed energetico

PROGETTO "L'ORTO E LA LUNA"



Proposta di integrazione al progetto "l'orto e la luna", finanziato e gestito dal Comune di Udine per mezzo dell'attività dell'ufficio Agenzia 21, con soluzione d'orto urbano alternativa all'attuale sistema di pianificazione

dt: www.comune.udine.gov.it, EDILIZIA E TERRITORIO

sistema esistente proposta progettuale

Unità coltivabili pari a **30mq**, dotate di **presa d'acqua**, **cassapanca** per attrezzi e **composter**.
 Disposizione di **pergolato** e **cassetta comune** con armadietti e servizi igienici

Unità coltivabili pari a **40mq**, con **box** attrezzi, **impianto di irrigazione a goccia** e **composter**.
 Disposizione comune di **playground**, **cassetta** con armadietti, servizi igienici e sala interna polifunzionale e **area esterna**

RIFERIMENTO PROGETTUALE

Giardini di Naerum Vaenge (anni '50)
 Copenhagen, Danimarca
 Theodor SORENSEN



Complesso di orti-giardino in forma ovale
 Ciascuna unità, permeata da una siepe per separare spazio privato e condiviso, è dotata di terreno coltivabile, verde a giardino e deposito per attrezzi

60

I servizi nel parco: il polo attrezzato (centro civico e scout) in prossimità del torrente Cormor.

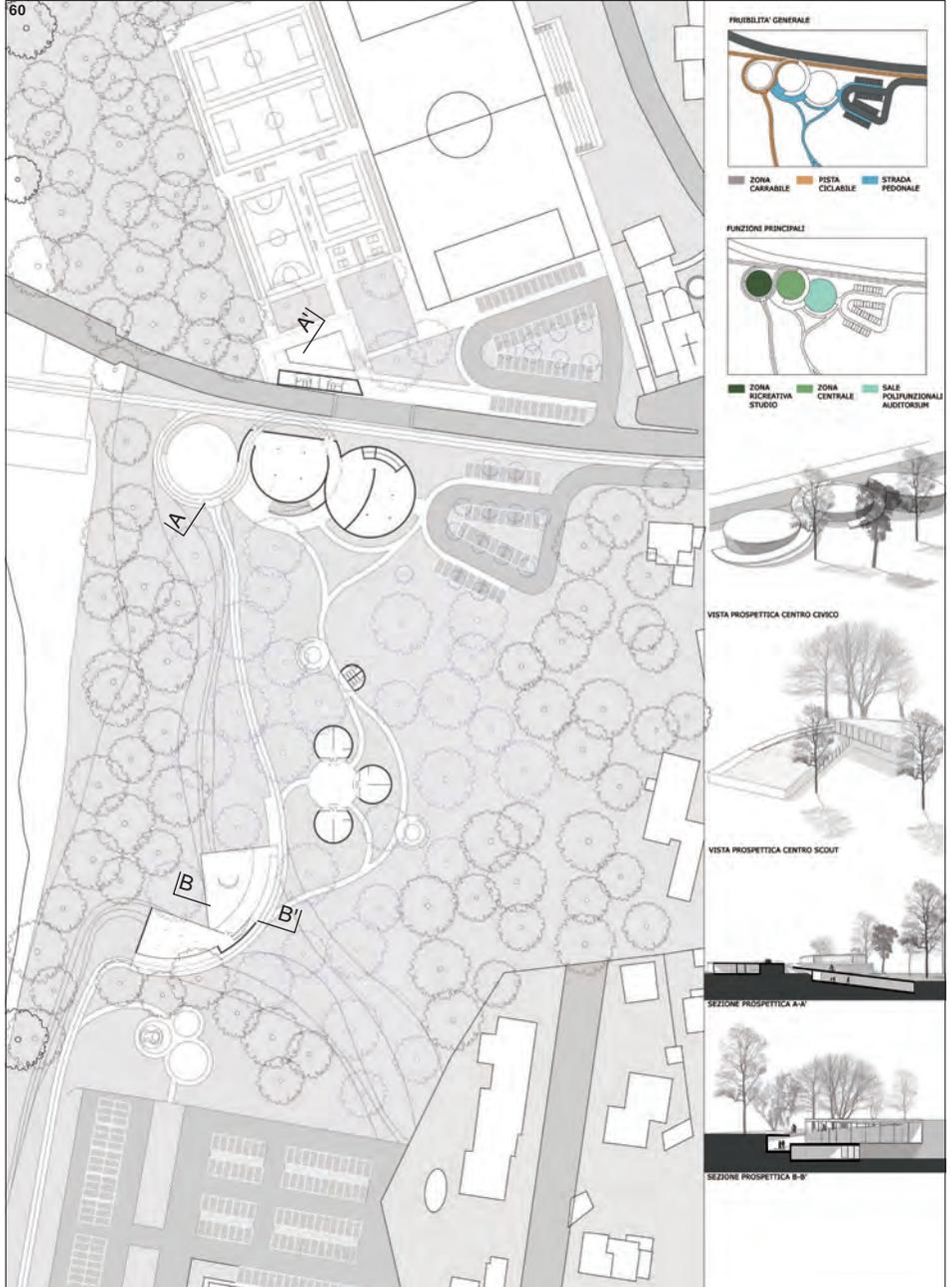
61

Udine: il contesto di progetto.

1 Torrente Cormor 2 Autostrada 3 Viale Venezia 4 Caserma 5 Scuola primaria 6 Campi sportivi 7 Palazzo della Regione 8 Museo di storia naturale 9 Ferrovia.

62, 63

I luoghi: l'area di risulta a fianco della ferrovia e la caserma.



IL FILAMENTO VERDE A FIANCO DELLA CASERMA





EDIFICATO DI PROGETTO
 Punto di sosta dell'ippovia
 Casette degli attrezzi
 Punto di sosta della ciclabile
 Cohousing
 Asilo
 Mercato coperto / ristorante
 Punto ristoro
 Spogliatoio

EDIFICATO RIFUNZIONALIZZATO
 Sala polifunzionale di quartiere
 Palestra
 Mensa
 Bar - Punto ristoro
 Incubatore di imprese
 Incubatore di imprese

SPAZI PUBBLICI DEL PARCO
 Zona barbecue
 Piazza del mercato
 Piazza coperta
 Parco di quartiere esistente
 Orti condivisi

PERCORSI
 Ippovia di progetto
 Percorso pedonale
 Percorso ciclabile veloce
 Percorso ciclabile di quartiere
 Viabilità carrabile

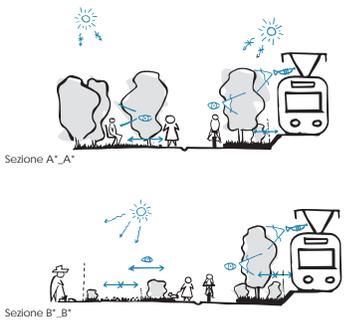
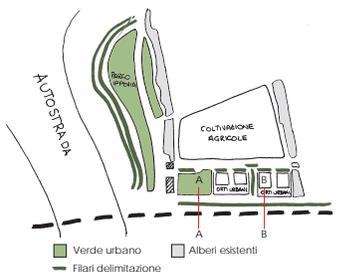
■ Torrente Cormor



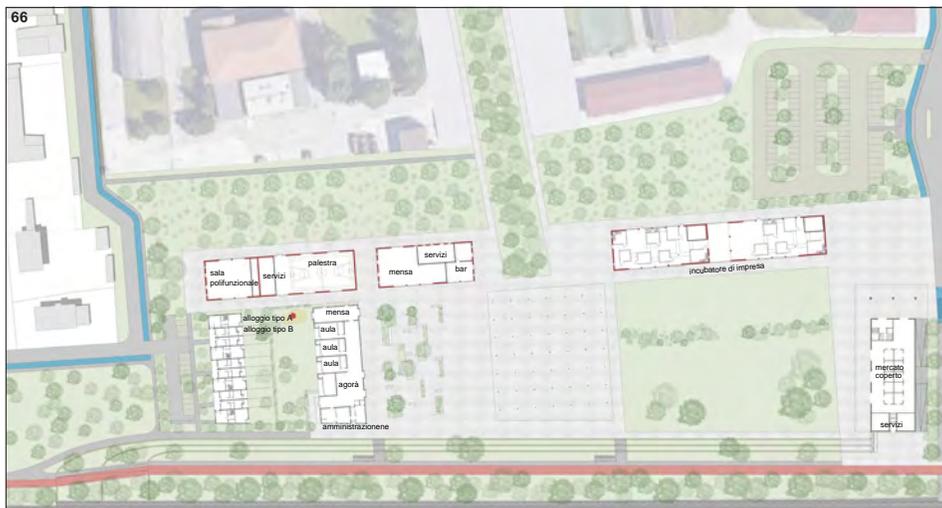
65
L'ingresso al parco da ovest:
le attrezzature della ciclovia
e gli orti sociali.



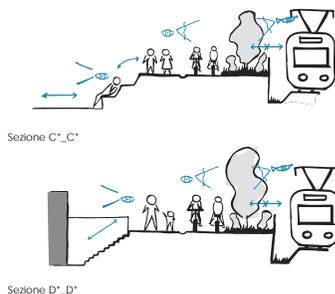
	Alberature esistenti		MATERIALE: Ghiaia UTILIZZO: Ippovia, Orti, Barbecue		MATERIALE: Pavimentazione per esterni antiscivolo UTILIZZO: Ciclabile Veloce		MATERIALE: Erba UTILIZZO: Aree destinate a parco
	Alberature di Progetto		MATERIALE: Pavimentazione in pietra UTILIZZO: Piazza, Campi sportivi		MATERIALE: Pavimentazione per esterni antiscivolo UTILIZZO: Ciclabile di quartiere (filamenti)		MATERIALE: Asfalto UTILIZZO: Marciapiedi
			MATERIALE: Pavimentazione grigliata UTILIZZO: Parcheggi		MATERIALE: Campi coltivati UTILIZZO: Parco dell'ippovia		MATERIALE: Cemento UTILIZZO: Percorsi Pedonali



66
 Gli spazi collettivi sul bordo
 della caserma: la piazza coperta
 e il mercato.



	Alberature esistenti		MATERIALE: Ghiaia UTILIZZO: Ippovia, Orti, Barbecue		MATERIALE: Pavimentazione per esterni antiscivolo UTILIZZO: Ciclabile Veloce		MATERIALE: Erba UTILIZZO: Aree destinate a parco
	Alberature di Progetto		MATERIALE: Pavimentazione in pietra UTILIZZO: Piazza, Campi sportivi		MATERIALE: Pavimentazione per esterni antiscivolo UTILIZZO: Ciclabile di quartiere (filamenti)		MATERIALE: Asfalto UTILIZZO: Marciapiedi
			MATERIALE: Pavimentazione grigliata UTILIZZO: Parcheggi		MATERIALE: Campi coltivati UTILIZZO: Parco dell'ippovia		MATERIALE: Cemento UTILIZZO: Percorsi Pedonali



A Udine (come peraltro in tutta la regione) molte sono le aree militari di cui urge oggi iniziare a pensare il riutilizzo. La proposta di realizzare un terzo parco urbano interessa proprio l'ambito che, perpendicolarmente al fiume, intercetta la caserma ancora utilizzata come sede del Terzo Reggimento Genio Guastatori. Estendendosi immediatamente a sud di uno dei principali assi viari di entrata alla città (viale Venezia), il sito si affaccia su un'ampia area di risulta che fiancheggia la ferrovia, in cui il Piano regolatore prevede un insediamento commerciale. Le letture attente sviluppate dagli studenti hanno tuttavia rivelato altre carenze, necessità e potenzialità che, sottoponendo a critica le previsioni del Piano, hanno portato a individuare destinazioni alternative⁸. Alla mancanza di spazi aperti attrezzati all'interno di un tessuto residenziale privo di punti di riferimento si associa infatti la presenza – in direzione del centro e in prossimità del sistema di rogge urbane – di importanti dotazioni pubbliche (oltre a una scuola e a un campo sportivo, il palazzo della Regione e la sede del museo di storia naturale), che la realizzazione di una sequenza di aree verdi mira a rendere più facilmente accessibili attraverso la mobilità lenta e la riorganizzazione della viabilità interna al quartiere. In particolare, a est, in prossimità degli attrattori culturali, il nuovo parco si fa occasione per potenziare la dotazione di aree per lo sport all'aperto. In corrispondenza della caserma il filamento verde ne aggredisce il recinto e, tramite la localizzazione di spazi pubblici coperti e di servizi a supporto del futuro insediamento di imprese e attività produttive, concorre a innescare e orientare a nuovi usi la rigenerazione del sito militare. A ovest, infine, il parco accoglie piccole attrezzature legate alla fruizione della ciclovia del Cormor, che qui procede verso la sponda destra del fiume, attraverso due sovrappassi disegnati a fianco del viadotto ferroviario, per superare prima l'autostrada poi il corso d'acqua.

Il paesaggio urbano che l'itinerario ciclabile incontra nei territori tra i comuni di Pesian di Prato e Campoformido è del tutto differente. Narra la storia della costruzione di una enclave residenziale ("Villa Primavera"), originariamente pensata come un quartiere di elevata qualità edilizia e spaziale, oggi impoverita dal progressivo svuotamento e sottoutilizzo delle piccole aree commerciali e sportive – a gestione privata – che dovevano arricchire l'esperienza quotidiana del vivere in un sobborgo verde. Rimangono comunque i lasciti delle politiche di attrezzamento pubblico: una piscina a nord; una chiesa, una scuola materna e un'area sportiva al centro; una scuola primaria a sud. Particolarmente ricco appare inoltre il

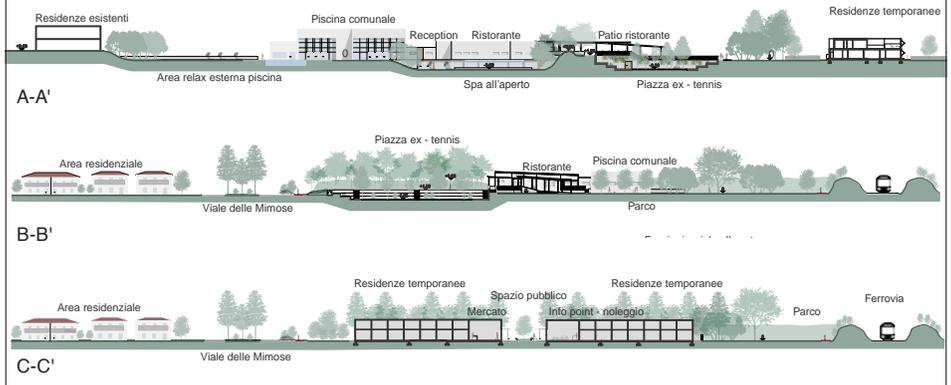
TRAME DI PAESAGGIO IN UN'ENCLAVE RESIDENZIALE



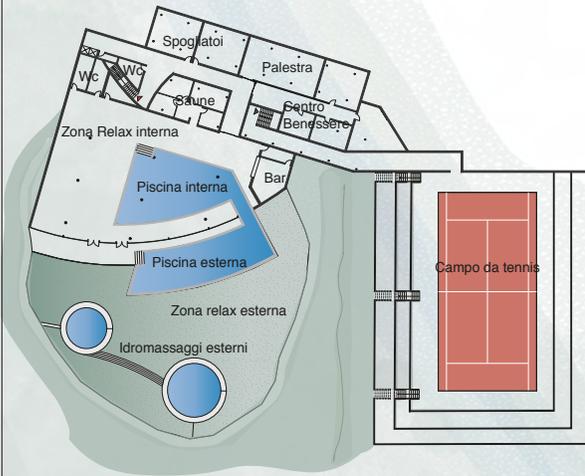
L'ingresso al parco da nord:
 le attrezzature ricettive e la residenza
 temporanea integrate al riutilizzo
 del club sportivo.



- | | | |
|---|----------------|----------|
| Ippovia | Parcheggi | Scarpata |
| Percorsi ciclopedonali
(ciclabile - sentieri rurali) | Viali alberati | Ferrovie |
| Marciapiedi | Zone a prato | Cormor |
| Piazza pubblica recuperata | Masse arboree | |
| Zona pavimentata pedonale | Prati stabili | |
| Giardini residenze | | |



Piano Terra - Centro Benessere



Vista della piazza del tennis



Vista della piazza tra le residenze



Vista della rampa d'accesso al ristorante

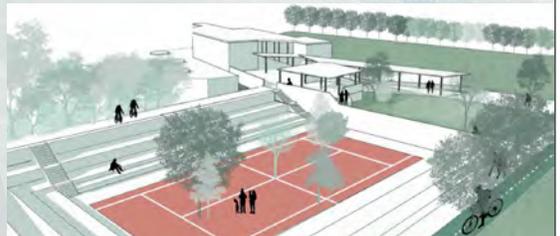
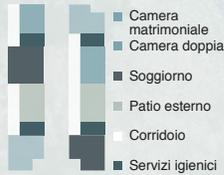
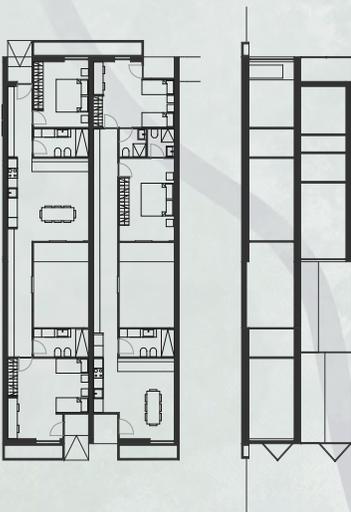


Vista della ciclabile che attraversa il parco



Vista del ristorante

Pianta e sezione tipo residenze



Vista sul parco

contesto ambientale. Sul margine orientale di Villa Primavera si estende infatti una vasta fascia di terreni di pertinenza del Cormor: un articolato mosaico di paesaggi, composto da ambiti agricoli, prati stabili, aree naturali e biotopi vincolati, già solcati da una maglia di sentieri. È proprio tornando a guardare il quartiere dal punto di vista del fiume che il progetto dell'ultimo parco della collana si fa attivatore di un'articolata strategia di rigenerazione⁹. La ciclovia trova spazio nel telaio di strade battute che si sviluppa nell'alveo del fiume, stimolando altresì un ripensamento della viabilità interna agli insediamenti abitativi per dare luogo a nuovi percorsi a piedi e in bicicletta. Tali percorsi intercettano e rimettono a sistema la molteplicità di piccole aree verdi, siepi e filari alberati che attualmente si configurano come scampoli privi di senso e uso. Le trame di paesaggio che si vengono così a delineare disegnano nuove gerarchie, laddove le aree a standard già presenti (in particolare, la piscina e l'ex club sportivo a nord) costituiscono le componenti di un sistema di porte di ingresso al parco, in cui potenziare la dotazione di spazi attrezzati per ospitare attività ricettive, sagre e manifestazioni all'aperto.

MAGLIE E RAMMENDI: RISORSE DELLA MEMORIA PER PAESAGGI DA LEGGERE IN BRAILLE

Prima di entrare nella pianura agricola e raggiungere la laguna e il mare, il Cormor torna a relazionarsi ai paesaggi urbani della bassa friulana e, in particolare, con i bordi dei centri abitati di Pozzuolo del Friuli, Mortegliano e Castions di Strada. Si tratta di rapporti differenti da quelli riconosciuti nei due tratti precedenti. Ancora ricco di anse fino a Pozzuolo del Friuli, a sud il tracciato del Cormor scorre canalizzato tra gli alti argini costruiti tra gli anni '40 e '60 del secolo passato per bonificare le terre umide. Il suo corso si confonde nell'orditura di un paesaggio rurale, in cui ciò che resta della tradizionale struttura a "campi chiusi", brani della vegetazione ripariale, alcuni filari discontinui di alberi e siepi, aree ancora paludose si intervallano alle grandi superfici ad agricoltura estensiva, dove la presenza di elementi naturali risulta estremamente ridotta. La struttura insediativa si compone di centri di dimensioni contenute, il cui principio ordinatore è dato dal telaio delle strade.

Se l'andamento della ciclovia del Cormor è qui ancora frammentario e

- Torre Cormor
- Roggia
- Canale

ESISTENTE

Naturalità

- Bosco
- Frutteto
- Prato stabile
- Campi agricoli
- Filare

Agricoltura multifunzionale

- Istituto Agrario
- Agriturismi e trattorie
- Attività agricole
- Attività d'allevamento

Storia e culto

- Luoghi di culto e campanili
- Scavi archeologici

Architetture dismesse

- Mulino

Mobilità

- Area di parcheggio
- Ciclovia realizzata
- Ciclovia in previsione
- Cammino delle Abbazie

DI PROGETTO

■ Nodi di progetto

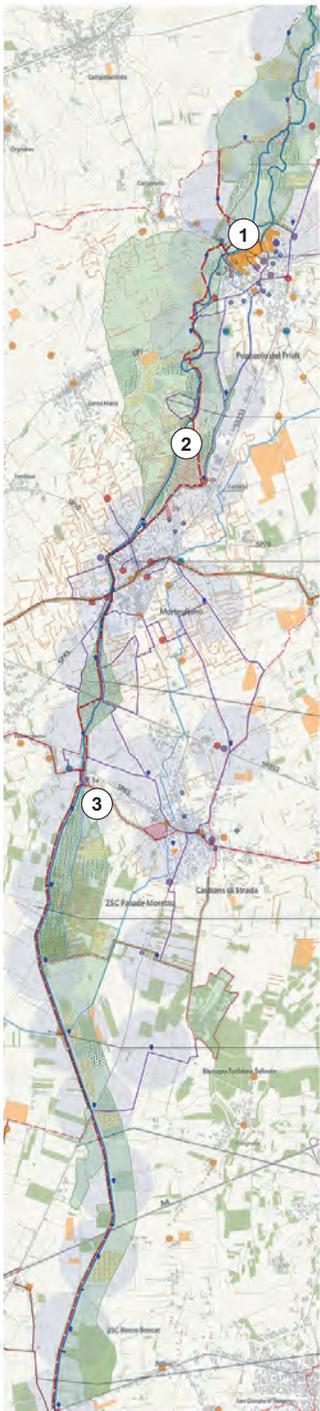
- Pozzuolo del Friuli**
- 1a. ERSA
- 1b. Ex Filanda
- Mortegliano**
- 2a. Ex Mulino d'Olivo
- 2b. Nuovi servizi
- Castions di Strada**
- 3a. Ex casello idrologico
- 3b. Nuova espansione

Materiali naturali

- Manto erboso
- Frutteto
- Filare
- Bosco
- Parco
- Piantumazione
- Filare lungo asse viario

Elementi per la mobilità

- Ippovia/ciclovia del Cormor
- Area di scambio mobilità veloce/mobilità dolce
- Area attrezzata
- Rete di connessioni dei punti strategici attraverso le strade bianche esistenti



da riportare a sistema, costruire rappresentazioni che ne orientino il ri-ammagliamento ai territori si è dimostrata un'operazione piuttosto complessa. A prima vista, più che negli altri tratti del Cormor, la morfologia del suolo appare generalmente piatta; le testimonianze di storie ed economie sono tanto minimali da risultare difficilmente individuabili; a parte i campanili, pochi sono gli elementi di orientamento; le attrezzature e i servizi sono sì presenti, ma dispersi nei piccoli centri. Per individuarne le risorse, queste terre vanno lette in *braille*, per strati che solo un esame molto accurato, un approccio “tattile” e una lenta percorrenza possono disvelare¹⁰.

Interessanti topografie sono così emerse dalla mappatura della successione di aree di media ed elevata pericolosità idraulica, dei piccoli dislivelli che talvolta celano i resti di castellieri preistorici, del reticolo idrografico delle rogge, dei materiali di un paesaggio a diverso livello di naturalità (boschi, prati stabili, alberature, frutteti), delle strade bianche su cui si innestano le previsioni regionali di valorizzare alcuni itinerari storici complementari all'asta principale della ciclovia Alpe Adria (come la Via delle Abbazie, tra il settore montano e quello lagunare). Forse qui più che nelle altre situazioni che abbiamo esplorato, il progetto della rete ciclabile ha offerto inoltre l'occasione per dimostrare come il turismo e la mobilità lenta possano costituire un volano per «attivare meccanismi di relazione interno-esterno dove soggetti nuovi e competenze nuove si affacciano alla dimensione locale, ai suoi domini, alle sue ricchezze, rigenerandola»; per immaginare e promuovere «nuovi modelli di sviluppo, fatti di circolarità dei processi, di auto-organizzazione e di compresenza di diversità di forme economiche» radicate nella storia rurale di questi territori (Carrosio, 2018: 29-30).

In tal senso, l'ultimo transetto del masterplan propone una figura fatta di “maglie” e “rammendi”. L'itinerario ciclabile principale ricalca il telaio di strade bianche a fianco del Cormor, costituendo il recapito di una rete di percorsi che si innervano nei contesti circostanti, per riagganciare luoghi e punti di vista, rompere la monotonia del paesaggio e ricostruire corridoi ecologici tra le aree di interesse ambientale.

In particolare, sul bordo orientale di Pozzuolo del Friuli, in corrispondenza della confluenza della roggia di Udine nel Cormor, il nuovo percorso si fa matrice di un progetto che riporta a sequenza e a tema alcuni manufatti in disuso¹¹. Sulla sponda destra, la ciclovia trova un primo punto di sosta nel campo da calcio esistente, le cui relazioni con il

TRA LE SPIAGGE E LA FILANDA



OBIETTIVI:

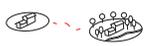
- COLLEGARE



- INTEGRARE



- RIUTILIZZARE

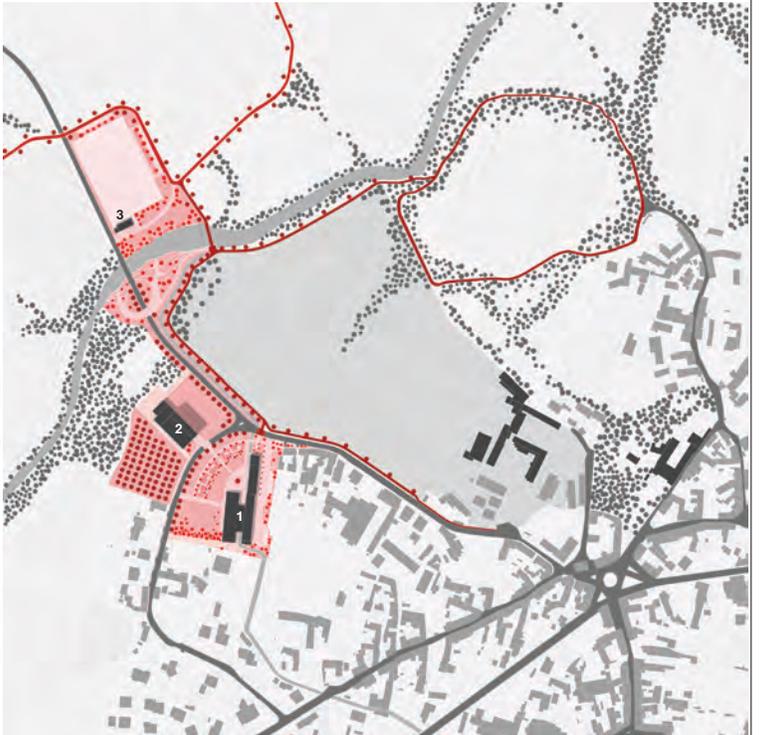


- VALORIZZARE



PROGETTO DI SUOLO:

- Cormor e Roggia di Udine
- 1 Ex Filanda
- 2 Ex Allevamento bachi da seta
- 3 spogliatoio
- Rete Stradale
- ERSA
- Castelliere
- Verde Spontaneo
- Vegetazione esistente
- Ippovia
- Collegamento Ippovia
- Parco Panoramico
- Diriti Urbani
- Strada Carrabile
- Strada Pedonale/Ciclabile
- Prato
- Getti
- Nuova Vegetazione



STRATEGIE:

- DIVERSIFICAZIONE DEL PAESAGGIO



- NUOVI TRACCIATI



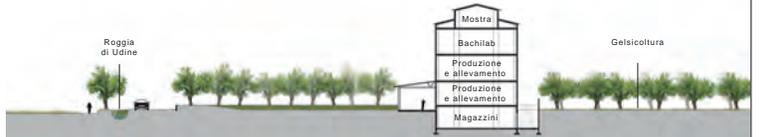
- NUOVE CENTRALITA'



- DIVERSIFICAZIONE DEL VERDE



Sezione sul torrente



Sezione sugli ex magazzini



Sezione sull'ex filanda

77
Il progetto: strategie per valorizzare spazi e manufatti della tradizione.

78
Dal torrente ai luoghi della produzione locale: i paesaggi della gelsicoltura come nuovo attrattore.



Le terrazze panoramiche sul torrente



Il riuso delle spiagge



Il giardino in prossimità dell'ex filanda



IL PARCO DEL MAIS VICINO AL MULINO



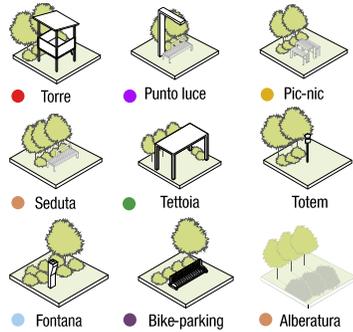
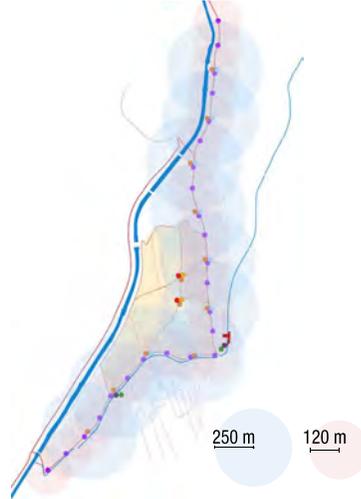
79
 Mortegliano: il contesto di progetto.
 1 Torrente Cormor 2 Centro ippico
 (ex polveriera) 3 Roggia di Udine
 4 Area artigianale 5 Mulino D'Olivo
 6 Campi sportivi.

80, 81
 I luoghi: i campi agricoli
 (sullo sfondo il mulino D'Olivo)
 e i campi sportivi a nord
 del centro di Mortegliano.

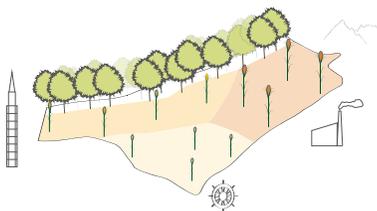
82
 Il progetto: il parco agricolo come
 dispositivo per mettere in mostra
 il paesaggio rurale.



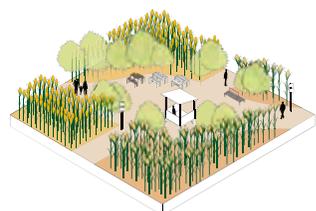
ATTREZZATURE DEL PARCO



ELEMENTI VEGETALI A DIVERSE ALTEZZE



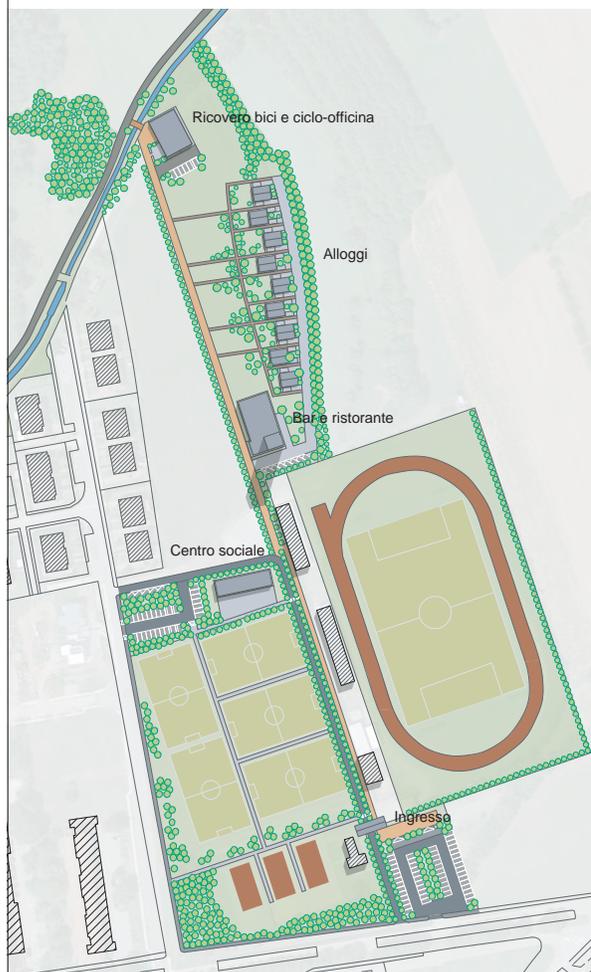
SPAZI COLLETTIVI



L'ingresso al parco dal centro urbano: il potenziamento delle attrezzature sportive con servizi per l'accoglienza dei turisti e i residenti.

La connessione tra il centro abitato di Mortegliano, il mulino e il parco del mais è data da un nuovo asse pedonale e ciclabile ricavato su una strada bianca esistente. Sull'asse si affacciano attrezzature per il turismo equestre e ciclistico e per lo sport. Sul margine settentrionale del paese si viene così a creare un centro di servizi per i fruitori dell'ippovia e i cittadini, anche ampliando le attrezzature offerte nel polo sportivo esistente (nuovi campi, parcheggi, aree ed edifici per la ristorazione e la socialità). Dato che questa area non è soggetta ad esondazioni, sono previste strutture per il pernottamento.

	Ippovia		Prato
	Roggia		Strada carrabile
	Ciclovía		Percorso pedonale
	Piazza - Piattaforma		Nuovi edifici



fiume vengono ridisegnate tramite un sistema di aree verdi terrazzate che si amplia su entrambe le rive. Restituite all'uso di "spiagge" fluviali, tali aree sono collegate da una nuova passerella. Raggiunta la sponda sinistra, l'itinerario va quindi a intercettare il complesso costituito da una ex filanda e annesse strutture. Raccontare la storia della produzione agricola locale è l'obiettivo che specificamente orienta il loro riutilizzo. La proposta è di riallestire l'interno dei magazzini per narrare e innovare le pratiche connesse all'allevamento dei bachi da seta. All'esterno, la ricostruzione dei paesaggi della gelsicoltura guida il disegno degli spazi aperti che si estendono fino all'edificio principale attraversato dalla roggia, in cui si ipotizza l'insediamento di un piccolo mercato coperto, sale per eventi e attrezzature ricettive. Questa ipotesi trae forza e concretezza dalla contiguità a una sede dell'Agenzia Regionale per lo Sviluppo Rurale del Friuli Venezia Giulia (ERSA), che già ospita colture sperimentali, attività di ricerca e promozione dell'innovazione di prodotti e processi agricoli, e in cui in futuro potrebbero trovare luogo ulteriori azioni di divulgazione e formazione di supporto al rilancio delle economie locali.

Ugualmente attento alla riscoperta di manufatti e paesaggi della tradizione agricola è il progetto per i territori attraversati dalla ciclovia a nord di Mortegliano¹². I paesaggi che si vogliono riportare alla luce sono quelli della produzione cerealicola che, fino al più recente passato, qui poteva contare moltissime varietà. È un centro sportivo (ippico) già realizzato all'interno di una ex polveriera militare a costituire il punto di ingresso settentrionale al percorso che, proseguendo verso il centro urbano sulla sponda opposta del fiume, incontra un nuovo parco agricolo e didattico dedicato alla coltivazione biologica delle tante specie di mais. Il progetto del parco segue le geometrie dei campi; dispone le varietà in funzione delle loro altezze così da orientare lo sguardo verso le visuali di pregio individuate nel corso dei rilievi; rafforza l'orditura di siepi e alberature sui lati dei percorsi interni, disponendo lungo il loro tracciato piccole attrezzature di supporto alla fruizione pedonale e ciclabile (tettoie e sedute, punti luce e acqua, aree per pic-nic). La presenza, in contiguità al parco e alla roggia, di un mulino dismesso offre anche qui l'occasione per realizzare un punto di ristoro, spazi espositivi e laboratori di ricerca. La diramazione di questo tratto della ciclovia del Cormor prosegue quindi fino al centro urbano, trovando a sud un ulteriore punto di attestamento – a completamento dei campi sportivi esistenti – in una nuova sequenza di spazi

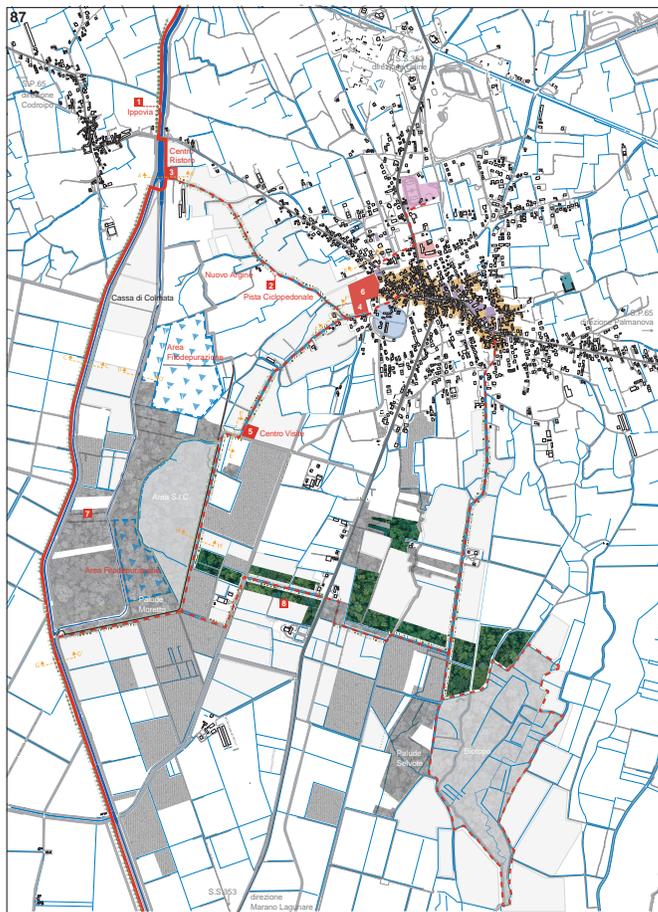
PAESAGGI UMIDI TRA ITINERARI DI PIANURA



84
 Castions di Strada: il contesto
 di progetto.
 1 Torrente Cormor 2 Cassa di
 espansione Sant'Andrat 3 Casello
 idraulico 4 Area di sviluppo

residenziale 5 Palude Selvotte
 6 Palude Moretto.
 85, 86
 I luoghi: il casello idraulico sul
 torrente Cormor e i bordi del centro

urbano con l'area di progetto
 87
 Il progetto: piccoli interventi per un
 territorio più sostenibile e attrattivo.



STRATEGIE
Attrazioni e sostenibilità
 A. Rete mobilità lenta
 B. Riattrezzamento del territorio
 C. Ricostruzione della trama ecologica

A Rete mobilità lenta
1 Ippovia
 Il percorso è progettato per favorire la mobilità lenta a cavallo. Prevede punti di sosta e connessioni con elementi notevoli del territorio.

2 Pista ciclopedonale
 Si insinua all'interno del centro urbano e del paesaggio rurale, seguendo il reticolo di rogge e canali di irrigazione. A nord collega l'ippovia al nuovo quartiere residenziale, a sud forma un anello attorno al biotopo.

B Riattrezzamento del territorio
3 Centro storico
 Il casello idraulico dismessi è trasformato in un centro storico, aperto alla fruizione sia dei turisti sia dei residenti.

4 Servizi per i residenti
 Vengono previste nuove strutture per l'aggregazione e lo sport, parcheggi, una scuola per l'infanzia, centri sociali e collettivi, un'area per il mercato. L'accessibilità è garantita dalla pista ciclopedonale.

5 Centro viste
 L'obiettivo è raccontare storia del territorio e promuovere attività di fruizione sostenibile degli habitat naturalistici: pesca, birdwatching, nordic walking, discoteche.

6 Abitare sostenibile
 Il nuovo complesso di social housing è orientato a promuovere forme di abitare condiviso e a basso consumo energetico (produzione di energia di fonti rinnovabili, gestione delle acque, permeabilizzazione dei suoli).

C Ricostruzione della trama ecologica
7 Depurazione acque
 Un nuovo sistema di fitodepurazione si sviluppa nell'area compresa tra i due bracci del Cormor, sfruttando i meccanismi depurativi degli ecosistemi naturali propri delle zone umide, per fare fronte ai rischi di inondazione e agli impatti delle attività agricole.

8 Connessione ecologica
 Attraverso un processo di rimboscimento (alberi e arbusti autoctoni), la palude Moretto è riconnessa alla torbiera-palude Selvotte, ricreando brani di paesaggio pianiziale.

ATTRATTORI SCALA LOCALE

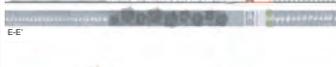
- 3 Centro storico
- 4 Servizi per residenti
- 5 Centro viste
- 6 Quartiere abitare sostenibile
- Centro storico
- Centro
- Edifici scolastici
- Castellare
- Edifici Pubblici
- Ex casello idraulico
- Attrezzature sportive
- Edificio di culto

PAESAGGIO

- Prati stabili
- Campi coltivati
- Area S.I.C.
- Palude Moretto
- Fiume Cormor
- Nuovo Argine
- Area ampliamento cassa
- Rogge
- Boschi
- Nuove aree boschive
- Biotopo
- Palude Selvotte
- Filari alberi esistenti
- Filari alberi di progetto

MOBILITA'

- S.S.353
- Strade secondarie
- Ippovia
- S.S.353
- Strade bianche
- Pista ciclopedonale





SCHEMA FUNZIONALE

1. Cormor
2. Terrazza
3. Ippovia
4. Accessi
5. Parcheggi auto
6. Parcheggi biciclette
7. Bar Sociale (PT) B&B (P1)
8. Bar all'aperto
9. Officina biciclette
10. Area picnic
11. Area piccolo maneggio
12. Box cavalli
13. Deposito attrezzi
14. Area Giochi
15. Uffici

Area di progetto 5000mq

La sezione di progetto mostra la relazione fra il fiume Cormor e l'area interessata dall'intervento. La creazione della terrazza (4) permette di andare a cogliere un nuovo punto di vista lungo il corso d'acqua. L'area in corrispondenza dell'accesso al lotto viene percepita come un luogo di sosta.



RIFERIMENTI PROGETTUALI

Grand parc de Miribel-Jonaire
Lione



aperti e strutture destinati ad accogliere sia i turisti (alloggi temporanei, ristorazione, ciclo-officina), sia le feste e le attività sociali dei residenti.

L'ultima sezione della ciclovía oggetto delle esplorazioni di progetto corre nei territori di Castions di Strada con tracciati complementari che, dalla sponda destra e oltrepassato il fiume, si prolungano nei paesaggi a sud del centro urbano, fino alle zone umide della palude Moretto appartenenti alla rete Natura 2000 e, verso l'interno, sino alla palude Selvote e al contiguo biotopo. In questa parte del suo corso il Cormor si divide in due bracci, formando un bacino di espansione in parte già presente, di cui è previsto l'ulteriore ampliamento (cassa di Sant'Andrat). Qui, con ancora maggiore forza, il disegno della rete per la mobilità lenta costituisce il motore di un processo di reinfrastrutturazione ecologica del territorio, che trova i suoi nodi nelle aree a elevato valore ambientale già presenti¹³. Come nel tratto corrispondente alla cittadella dello sport a Udine, l'estensione della cassa di espansione del Cormor e la realizzazione di nuovi bacini di laminazione offrono l'occasione non solo per immaginare dispositivi di fitodepurazione degli inquinanti prodotti dalle attività agricole, ma anche per ideare un più ampio progetto di paesaggio, teso a valorizzare le *wetlands* caratterizzanti questa sezione del fiume. Azioni di rimboschimento con alberi e arbusti autoctoni, propri delle antiche foreste planiziali, ridanno spessore al sistema di connessioni ambientali tra le principali aree umide, irradiandosi in maniera capillare attraverso nuovi filari e siepi lungo i tracciati viari e le strade bianche. Anche in questo caso, la rete verde e blu di supporto alla mobilità ciclabile si integra a strategie di riattrezzamento del territorio, in cui la gestione privata di nuovi servizi si rivolge sia ai fruitori occasionali, sia agli abitanti. Così, un vecchio casello idraulico sul fiume è riconvertito in un'area di ristoro, dotata di un maneggio, di un'officina per la manutenzione delle biciclette, di spazi per il gioco. Sui bordi del centro urbano, la previsione di una piccola zona di espansione residenziale per un abitare condiviso e sostenibile affianca il tracciato ciclo-pedonale, mettendo a disposizione ulteriori luoghi per la sosta, lo sport all'aperto, servizi in comune, per l'educazione e la cultura. Infine, nel paesaggio agricolo, un centro visite offre l'occasione di raccontare la storia del territorio e di promuovere attività didattiche rivolte alle scuole e a pratiche di osservazione e fruizione attiva della natura (dal *birdwatching*, alla pesca, al *nordic walking*).

1 Nella prima fase del Laboratorio gli studenti sono stati invitati a costruire quadri strutturali di progetto per ciascuno dei tre transetti, individuati lungo il corso del Cormor come esemplificativi di diversi paesaggi e relazioni territoriali.

Il primo transetto si sviluppa nei comuni di Tricesimo, Pagnacco e Tavagnacco e nelle aree più settentrionali di Udine; il secondo comprende le periferie occidentali di Udine, e le loro estensioni nei comuni di Martignacco (in minima parte), Pasion di Prato e Campoformido sulla sponda opposta del torrente; il terzo interessa i territori agricoli e i piccoli centri nei comuni di Pozzuolo del Friuli, Mortegliano, Talmassons (in minima parte) e Castions di Strada. A partire da una riflessione critica su problemi, risorse e potenzialità per la loro trasformazione, e dalla rilettura degli strumenti della pianificazione generale in vigore, abbiamo proceduto alla composizione di un masterplan per l'intero ambito territoriale (da Tricesimo a Castions di Strada), in cui al disegno del percorso per l'ippovia-ciclovìa si è accompagnata l'individuazione, all'interno dei transetti, di specifici contesti e strategie di intervento. Nella seconda fase del Laboratorio ci siamo quindi concentrati sui singoli contesti e luoghi, nell'intento di elaborare soluzioni di progetto che fossero in grado di riconnettere il fiume ai diversi territori e paesaggi riconosciuti nei tre transetti.

2 «Ogniquale volta la struttura dell'economia e della società cambia [...] la questione urbana torna in primo piano: all'inizio della rivoluzione industriale, passando la produzione industriale dalla campagna alla città, dalla manifattura al sistema di fabbrica; quando l'organizzazione del lavoro fordista-taylorista costruisce una società di massa; al suo termine e, infine, al principio di ciò che Bauman associa alla "società liquida", Beck alla "società del rischio" e Rifkin all'"era dell'accesso". Da queste "crisi" la città è uscita, in passato, ogni volta

diversa: nella sua struttura spaziale, nel suo modo di funzionare, nelle relazioni tra ricchi e poveri e nella sua immagine» (Secchi, 2013: 8).

3 Alla costruzione del masterplan hanno contribuito tutti gli studenti del Laboratorio di progettazione urbanistica: Paola Barbiani, Giovanni Bearzotti, Debora Buccino, Margherita Caiffa, Mascia Collenz, Giacomo De Conz, Serena Di Ferro, Liliana D'Onofrio, Carla Furlani, Luca Lauricella, Tomas Linternone, Tomas Lippiello, Savino Maiello, Maria Teresa Manzara, Isabella Morgera, Vera Novello, Nicolas Pigat, Peter Ridolfi, Andrea Romanzin, Giada Tomasin, Giulia Vallone, Giulia Zei, Federico Zotti, Nicoletta Zucchiatti.

4 Il progetto è stato elaborato da Mascia Collenz, Serena Di Ferro, Luca Lauricella.

5 Il progetto è stato elaborato da Paola Barbiani, Margherita Caiffa, Isabella Morgera.

6 Il progetto è stato elaborato da Tomas Lippiello, Vera Novello, Nicolas Pigat.

7 Il progetto è stato elaborato da Giovanni Bearzotti, Tomas Linternone, Maria Teresa Manzara.

8 Il progetto è stato elaborato da Giacomo De Conz, Giulia Zei.

9 Il progetto è stato elaborato da Liliana D'Onofrio, Peter Ridolfi.

10 A una simile modalità di lettura si fa riferimento in: Comune di Ferrara, 2003.

11 Il progetto è stato elaborato da Carla Furlani, Giada Tomasin, Federico Zotti.

12 Il progetto è stato elaborato da Debora Buccino, Andrea Romanzin, Giulia Vallone.

13 Il progetto è stato elaborato da Savino Maiello, Nicoletta Zucchiatti.

Il sistema Cormor: visione di insieme dei contesti di progetto.

1 L'asse dell'innovazione (Tavagnacco)

2 La cittadella dello sport e del tempo libero (Udine)

3 Il polo scolastico e il Peep (Udine)

4 I boschi urbani attrezzati (Udine)

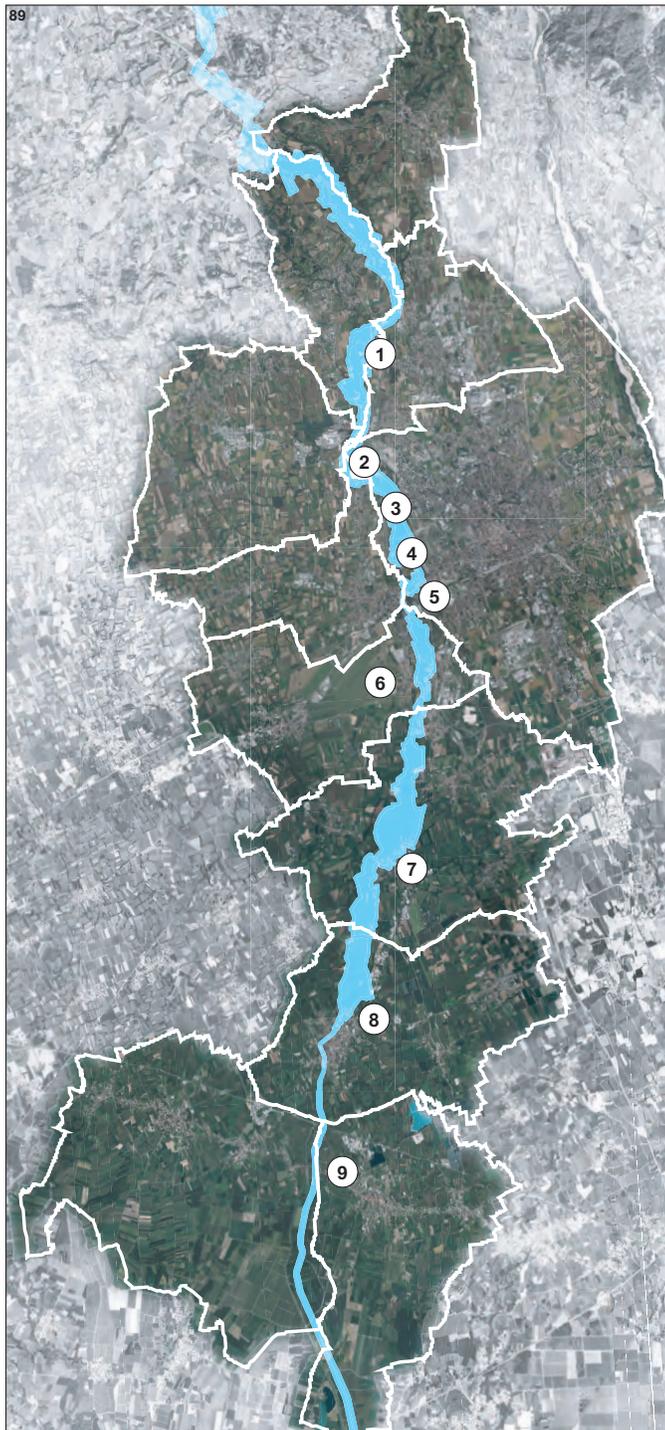
5 Il filamento verde a fianco della caserma (Udine)

6 Trame di paesaggio in un'enclave residenziale (Campoformido)

7 Tra le spiagge e la filanda (Pozzuolo del Friuli)

8 Il parco del mais vicino al mulino (Mortegliano)

9 Paesaggi umidi tra itinerari di pianura (Castions di Strada).



5.



RIFLESSIONI **APERTE**

Il percorso di *learning by doing* (“apprendere facendo”) che abbiamo illustrato offre molti spunti per riflettere – in maniera integrata – sia sul fare didattico e ricerca attraverso il progetto, sia su temi più generali attinenti alla costruzione di processi e strumenti di programmazione urbanistica e pianificazione territoriale per le terre di mezzo. A chiusura del racconto della nostra esperienza progettuale ci sembra perciò utile rilanciare alcune questioni, nella consapevolezza che il percorso intrapreso è solo all’inizio, e potrà avere ulteriori sviluppi.

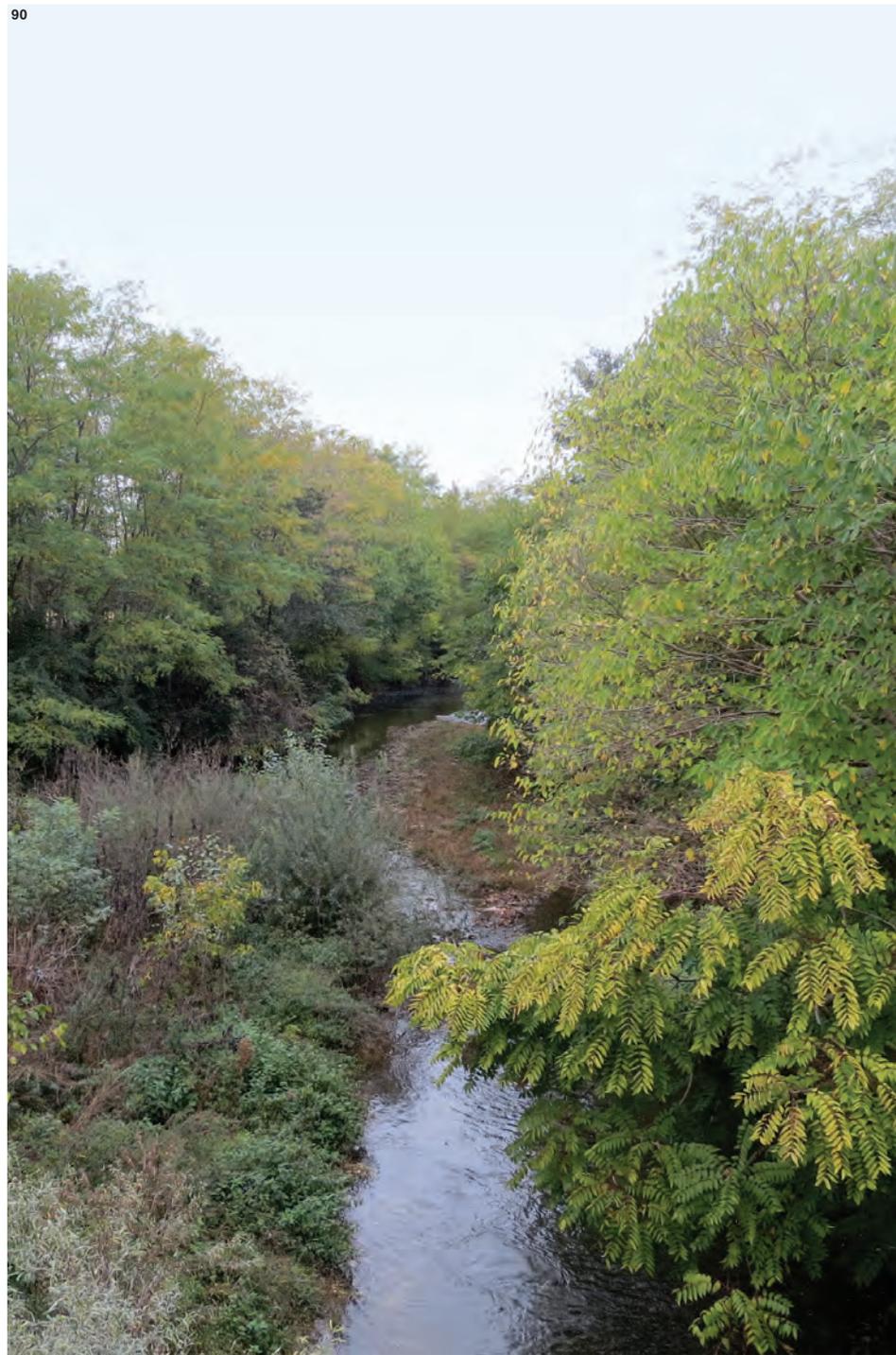
L’UTILITÀ DI SCONFINARE

Assumendo il turismo sostenibile come motore di processi di reinfrustrutturazione e riattrezzamento del territorio, quello condotto con i nostri studenti e con gli attori locali è stato un duplice esercizio: da un lato, volevamo rompere i confini tra singoli ambiti spaziali e funzionali, per individuare possibili relazioni tra luoghi, usi, attività ed economie; dall’altro, ci sembrava utile mettere da parte modalità didattiche ordinarie, per porci in tensione diretta con i contesti, con chi li vive e si im-

pegna a immaginarne un futuro possibile. Grazie a questo esercizio, la scelta di “fare ricerca attraverso il progetto” ci ha insegnato tanto, imponendoci il confronto con molte e diverse questioni che, nel loro insieme, ribadiscono la necessità di attualizzare la formazione dell’architetto e dell’urbanista, operando congiuntamente all’interno e all’esterno delle aule universitarie (Marchigiani, 2018).

Nel nostro “percorso di apprendimento per sconfinamento”, forte è stato lo stimolo a maturare competenze non meno importanti e complementari a quelle del progetto spaziale. A tal fine, abbiamo messo in atto un gioco continuo di distanze, non solo di scale. Guardare i territori da fuori ci ha consentito di vedere e mostrare risorse, peculiarità e potenzialità in modi diversi da quelli connessi alla fruizione quotidiana; modi che possono aiutare gli attori locali a ricalibrare le proprie posture e proiezioni. D’altro canto, immergerci, ascoltare per riconoscere la validità degli altrui saperi, aprirci alla costruzione di relazioni empatiche con i luoghi e con le persone, essere disponibili ad auto-scartare le nostre posizioni ci hanno spronato a riflettere su come la conoscenza orientata dal/al progetto si avvalga anche di forme di apprendimento collettivo, non solo di sollecitazioni raccolte ed elaborate in maniera autonoma.

Fare urbanistica è del resto un mestiere in cui il progetto spaziale è sì un ingrediente fondamentale, ma è anche e soprattutto il deposito concreto di un intenso sforzo a mettersi in tensione con la varietà dei contesti materiali e immateriali in cui siamo chiamati a intervenire; a ricalibrare i nostri atteggiamenti per aggiornare competenze e strumenti concettuali e operativi. Spesso impariamo per prova e per errore, per “strappi” o affinamenti successivi, quando abbandoniamo situazioni e ruoli che ci sono più familiari (le *comfort zones*), e ci addentriamo in terreni che ancora non abbiamo esplorato. Per questo, ridurre l’apprendimento di competenze trasversali, riflessive e comunicative – quelle che, con altri termini, sono oggi definite *soft skills* – a formule teoriche e codificate di insegnamento universitario ci sembra controproducente. Al contrario, ampliare il campo dei contesti formativi può offrire una via fertile per coltivare la sensibilità a imparare a innovare i nostri “attrezzi del mestiere”, attraverso l’interazione e l’immersione diretta in condizioni territoriali, ambientali e sociali oggi sempre più problematiche. Una sensibilità che segna la differenza tra l’acquisizione (e la trasmissione) della sola *expertise* tecnica, e la maturazione dell’abilità a





svolgere una pratica professionale tanto competente, quanto relazionale e critica.

Ciò non toglie che, spesso nel corso del Laboratorio, ci sia apparsa evidente l'inadeguatezza dei nostri linguaggi (verbali e grafici) a tradurre e a comunicare in maniera chiara ed efficace quanto avevamo appreso e volevamo consegnare a una discussione pubblica. Non meno forte è stata la frustrazione provata da studenti e "progettisti in erba" nel comprendere come gli assetti spaziali prefigurati non fossero altro che proposte tentative e provvisorie, all'interno di un percorso ben più lungo di costruzione di quadri di senso e di progetto. Un percorso di *framing* e *re-framing* di attori e punti di vista, situazioni e problemi, soluzioni e strumenti.

Nonostante le difficoltà, e proprio grazie a questa esperienza, in tutti noi si è comunque rafforzata la convinzione che per stimolare percorsi di immaginazione collettiva tanto possano fare occasioni in cui i temi della progettazione complessa e integrata incontrino quelli della didattica e della ricerca attiva, al fine di costruire nuovi punti di contatto, scambio e ibridazione tra le energie e i saperi dell'università, le domande, le pratiche e le competenze emergenti dal territorio.

UN'AGENDA PER LE TERRE DI MEZZO?

Le sinergie tra ricerca universitaria e territorio sono forse ancora più necessarie quando si è chiamati a operare in contesti analoghi a quelli da noi indagati, i cui tratti ricorrono in molte altre situazioni nel nostro paese. Le condizioni in cui i soggetti locali – *in primis* le amministrazioni – si trovano oggi ad agire appaiono infatti tutt'altro che favorevoli a stimolare un pensiero strategico.

Per molti comuni italiani – soprattutto quelli al di sotto della soglia dei 50.000 abitanti finora di frequente assunta dai bandi – è complicato coordinarsi per accedere ai fondi europei a gestione diretta e indiretta, finalizzati a promuovere traiettorie di sviluppo urbano e territoriale (Cappello, 2015, 2016). Anche quando destinati alle aree interne – come è avvenuto nella stagione di programmazione ormai giunta a termine – questi fondi hanno peraltro escluso le terre di mezzo qui messe a fuoco. Le dimensioni contenute dei contesti amministrati e dello staff

tecnico interno agli enti locali, unitamente alla contrazione delle risorse per l'esternalizzazione delle progettazioni, inevitabilmente si danno come un ulteriore e rilevante fattore ostativo alla partecipazione a canali di finanziamento eccezionali e complessi.

Anche se i territori del Cormor condividono appieno tali difficoltà, i soggetti da anni impegnati nella costruzione del Contratto di Fiume sono comunque consapevoli che, pure nei prossimi anni, le risorse stanziare a livello europeo (insieme alle loro auspiccate integrazioni nazionali e regionali) costituiranno una delle poche leve efficaci per aggregare territori dispersi attorno a progetti per uno sviluppo integrato e sostenibile.

È a partire da queste considerazioni che il nostro lavoro ha assunto come guida gli obiettivi della *2030 Agenda for Sustainable Development* (United Nations, 2015), individuati come base della programmazione europea 2021-2027 in corso di definizione¹. Tali obiettivi delineano un orizzonte di riferimento per la costruzione di programmi e progetti di rigenerazione urbana, territoriale e ambientale, in cui riportare a sintesi azioni tese a riattivare luoghi in abbandono, governare dinamiche di calo e invecchiamento della popolazione e flussi migratori, risvegliare economie dormienti. Si tratta di compiti tutt'altro che semplici: spingono infatti le amministrazioni di diverso livello al complicato esercizio di ripensare il futuro, e di costruire – ciascuna per le proprie competenze – una visione di medio-lungo periodo, che le metta in grado di utilizzare efficacemente sia le risorse ordinarie, sia quelle straordinarie che si confida saranno di qui a breve destinate alle città e ai territori.

Anche se è chiaro che, senza un adeguato supporto – procedurale e finanziario – i piccoli comuni delle terre di mezzo faranno molta fatica ad andare lontano, progettare il futuro è una sfida che comunque richiede dosi elevate di impegno e fiducia. Ed è proprio con questo approccio, ostinato e positivo, che abbiamo affiancato amministrazioni e soggetti territoriali nella costruzione di una visione a sostegno del Contratto di Fiume del Cormor. Entro tale visione, le infrastrutture verdi e blu su cui si innesta la rete della mobilità lenta non costituiscono solo i principi strutturanti di un nuovo progetto ambientale; sono altresì il supporto spaziale per immaginare diverse traiettorie di sviluppo. Traiettorie orientate a promuovere qualità e benessere, coniugando la realizzazione di nuovi servizi ed economie rivolti sia ai turisti che agli abitanti. Coerentemente, la messa a sistema delle risorse locali è stata intesa come un'occasione per ridare valore ai tanti paesaggi che, attestandosi





sull'asta fluviale, si irrorano nei settori contermini. Settori il cui spessore è stato variamente definito in rapporto alle loro specifiche condizioni e potenzialità.

I nostri progetti hanno proposto nuove rappresentazioni, in cui le aree di bordo – tra acqua e campagna, piccoli e medi centri urbani – ricquistassero centralità, mantenendosi però lontane dai «dover essere» [...] che si sono venuti a determinare dentro le città», così come «dalle tipiche proiezioni urbane su questi territori, raffigurati come una sorta di *friendly society* dalle valenze tradizionali, patrimoniali e turistiche, e dalle narratività *slow* da contrapporre alla *global city*» (De Rossi, 2018b: 8). Via via che il lavoro procedeva, lavorare nelle situazioni di bordo ci ha così offerto l'opportunità di immaginare prospettive diverse da quelle improntate ai paradigmi economici dominanti. L'intento era di esplorare soluzioni che fossero in grado di ritessere trame tra spazi e servizi collettivi, patrimoni e manufatti, per reimmetterli in nuovi cicli di vita urbani e territoriali, più sostenibili e attenti ai delicati metabolismi dei luoghi.

Se in sostanza l'obiettivo cui tendere era una migliore qualità del fruire e dell'abitare, era proprio nei contesti di margine – al contempo vicini e lontani da situazioni più dinamiche e reattive – che ci sembrava possibile trovare condizioni di rallentamento e riduzione (almeno apparente) di variabili e pressioni. Condizioni che ci potevano dare il tempo e lo spazio per una rielaborazione critica degli strumenti e delle pratiche del fare urbanistica, senza necessariamente andare alla ricerca di soluzioni in sé ostentatamente innovative. I singoli “ingredienti” e materiali di progetto che questo volume illustra spesso appartengono infatti a un repertorio che ormai si può definire consolidato. Possibili margini di innovazione sembrano piuttosto annidarsi nelle “ricette” che ne hanno guidata la composizione, ossia nei modi con cui tali ingredienti sono stati selezionati e messi a sistema in rapporto ai contesti.

Progettare nelle terre di mezzo del Cormor ci ha dato però ulteriori spunti. Ci ha stimolato a riflettere su come una visione per lo sviluppo, sostenibile e integrato, di questi territori possa trovare attuazione concreta, anche a latere e per quanto possibile indipendentemente dall'incerto accesso a canali di finanziamento straordinari. Per il loro carattere spesso minimale e incrementale, le azioni di progetto illustrate in questo libro non risultano infatti avulse dai temi propri della pianificazione urbanistica generale – comunale e, nel caso, coordinata tra comuni appar-

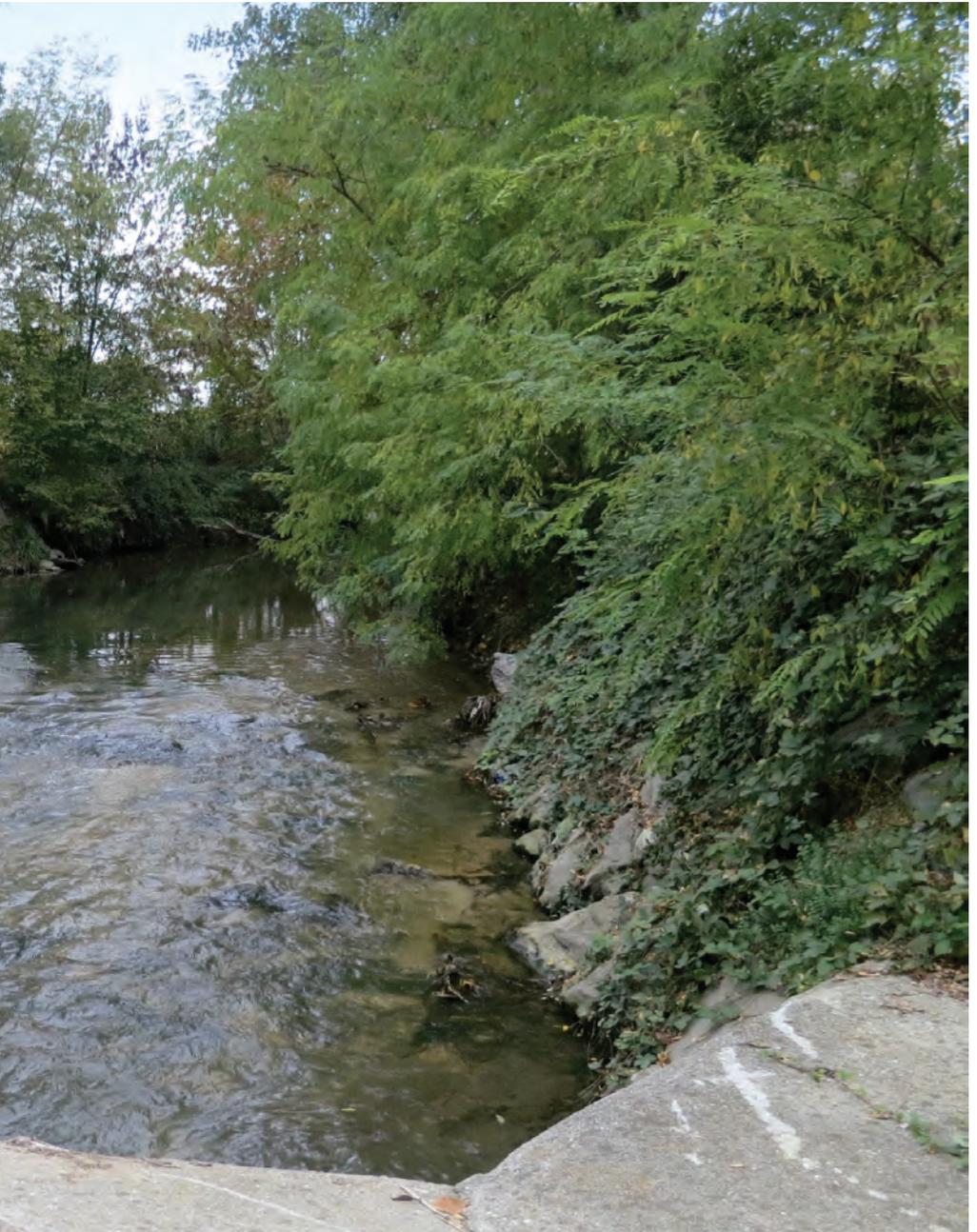
tenenti ad aggregazioni più ampie. Il piano regolatore non è – del resto e per sua stessa natura – un progetto di sole opere. Rappresenta il livello di pianificazione più vicino agli abitanti, laddove il suo compito è anche e soprattutto quello di esplorare scenari di futuro, attraverso il confronto con una molteplicità di questioni e soggetti. Ci piacerebbe perciò pensare che il lavoro svolto, qualora condiviso dalle amministrazioni locali, costituisca uno stimolo a diluire i confini tra i campi della progettazione urbanistica e della programmazione urbana e territoriale; a utilizzare le procedure e gli strumenti della pianificazione locale per provare a gettare le basi e ad anticipare progettualità più complesse. Ricorrentemente chiamata in causa dalla programmazione europea, siamo infatti convinte che l'urbanistica – nella sua pratica ordinaria – oggi dovrebbe riferirsi a essa in maniera sempre più esplicita e diretta.

Non poche sono, in conclusione, le piste di ricerca e azione che rimangono aperte a ulteriori riflessioni e prove di innovazione. Alcune di esse attengono proprio all'esigenza di sperimentare forme e approcci alla costruzione di piani e progetti urbanistici, che ne rafforzino il ruolo di strumenti orientati a declinare e attuare le strategie dell'Agenda 2030 nella prassi corrente di governo di città e territori. In una «fase pellegrina» (Gabellini, 2016: 144), in cui mutazioni ambientali, sociali ed economiche sempre più veloci e complesse si associano a crescenti incertezze politiche e finanziarie, aiutare gli attori territoriali a giocare di anticipo nella costruzione di agende di progetto sempre più ci appare quindi un contributo necessario che università e ricerca possono (e devono) consegnare ai contesti che le accolgono e le stimolano. Un contributo che, peraltro, può aiutare a stabilire relazioni più pregnanti ed efficaci tra la formazione e la pratica, tra ciò che avviene all'interno e all'esterno delle nostre aule.

NOTE

1 Nella proposta di regolamento del Parlamento Europeo riguardante, tra gli altri, il Fondo europeo di sviluppo regionale, il Fondo sociale europeo Plus e il Fondo di coesione, sono elencati cinque obiettivi strategici, il cui riferimento all'Agenda 2030 è evidente: «(a) un'Europa più intelligente attraverso la promozione di una trasformazione economica innovativa e intelligente; (b) un'Europa più verde e a basse emissioni di carbonio, attraverso la promozione di una transizione verso un'energia pulita ed equa, di investimenti verdi e blu, dell'economia circolare, dell'adattamento ai cambiamenti climatici e della gestione e prevenzione dei rischi; (c) un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità e della connettività alle TIC [Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione]; (d) un'Europa più sociale attraverso l'attuazione del pilastro europeo dei diritti sociali; (e) un'Europa più vicina ai cittadini attraverso la promozione dello sviluppo sostenibile e integrato delle zone urbane, rurali e costiere e delle iniziative locali» (Commissione Europea, 2018: art. 4).





6.



APPARATI

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS), Urban@it, 2018, *L'Agenda urbana per lo sviluppo sostenibile. Obiettivi e proposte*.
<<http://asvis.it/home/46-2728/citta-asvis-e-urbanit-pubblicano-lagenda-urbana-per-lo-sviluppo-sostenibile#>>, sito consultato il 29/07/2019.

Amin A., Thrift N., 2005, *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Bologna, Il Mulino (ed. or. 2001).

Balducci A., Fedeli V., Curci F., 2017a, a cura di, *Oltre la metropoli. L'urbanizzazione regionale in Italia*, Milano, Guerini e Associati.

Balducci A., Fedeli V., Curci F., 2017b, a cura di, *Ripensare la questione urbana. Regionalizzazione dell'urbano in*

Italia e scenari di innovazione, Milano, Guerini e Associati.

Barca F., 2012, *Un progetto per le "Aree Interne" dell'Italia. Note per la discussione*.
<http://old2018.agenziacoesione.gov.it/opencms/export/sites/dps/it/documentazione/Aree_interne/Un-progetto-per-le-aree-interne-15-dicembre-roma.pdf>, sito consultato il 29/07/2019.

Barca F., 2016, "La diversità come rappresentazione del paese", in: Munarin S., Velo L. (a cura di), *Italia 1945-2045. Urbanistica prima e dopo. Radici, condizioni, prospettive*, Roma, Donzelli, pp. 13-21.

Barca F., Carrosio G., Lucatelli S., 2018, "Le aree interne da luogo di disuguaglianza a opportunità per il paese", in: Paolazzi L., Gargiulo

T., Sylos Labini M. (a cura di), *Le sostenibili carte d'Italia*, Venezia, Marsilio, pp. 167-186.

Basso S., Marchigiani E., in stampa, *Ri-attrezzare piccoli e medi centri urbani. Esperienze di pianificazione in Friuli Venezia Giulia*, in: "Territorio".

Bianchini A., Stazi F., 2017, *I Contratti di Fiume in Italia (e oltreconfine). Il X Tavolo Nazionale dei Contratti di Fiume e il contributo del Ministero dell'Ambiente alla diffusione e all'internazionalizzazione dei Contratti di Fiume*.

<https://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/allegati/convenzionealpi/rapporto_Convenzione_Alpi_novembre2017.pdf>, sito consultato il 29/07/2019.

Bifulco L., Borghi V., Bricocoli M., Mauri D., 2018, a cura di, *Azione pubblica. Un glossario sui generis*, Milano, Mimesis.

Borghi E., 2017, a cura di, *Piccole Italie. Le aree interne e la questione territoriale*, Roma, Donzelli.

Bricocoli M., Sabatinelli S., 2017, *Città, welfare e servizi: temi e questioni per il progetto urbanistico e le politiche sociali*,

in: "Territorio", n. 83, pp. 106-110. Doi: 10.3280/TR2017-083015.

Bricocoli M., Savoldi P., 2018, "Standard", in: Bifulco L., Borghi V., Bricocoli M., Mauri D. (a cura di), *Azione pubblica. Un glossario sui generis*, Milano, Mimesis, pp. 133-138.

Cacciari P., 2016, *101 piccole rivoluzioni*, Milano, Altreconomia.

Calafati A., 2015, a cura di, *Città tra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia*, Roma, Donzelli.

Cappello M., 2015, *Guida ai Fondi Strutturali Europei 2014-2020*, Bologna, Maggioli.

Cappello M., 2016, *Guida alla progettazione europea. Come accedere ai programmi a gestione diretta 2014-2020*, Bologna, Maggioli.

Caravaggi L., Imbroglini C., 2016, *Paesaggi socialmente utili. Accoglienza e assistenza come dispositivi di progetto e trasformazione urbana*, Macerata, Quodlibet.

Carrosio G., 2019, *I margini al centro. L'Italia delle aree interne*

tra fragilità e innovazione, Roma, Donzelli.

Carta M., La Greca P., 2017, a cura di, *Cambiamenti dell'urbanistica. Responsabilità e strumenti al servizio del paese*, Roma, Donzelli.

Comitato nazionale Aree Interne, 2015, *Rapporto di istruttoria per la selezione delle Aree Interne. Regione Friuli Venezia Giulia*. <<http://www.regione.fvg.it/rafvfg/export/sites/default/RAFVFG/economia-impres/montagna/FOGLIA14/allegati/rapportoDiIstruttoriaPerLaSelezioneDelleAreeInterne-FVG.pdf>>, sito consultato il 29/07/2019.

Commissione Europea, 2018, *Proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo e migrazione, al Fondo per la Sicurezza interna e allo Strumento per la gestione delle frontiere e i visti*, Strasburgo, 29.5.2018 COM(2018) 375 final. <<http://ec.europa.eu/transparency/>

[regdoc/rep/1/2018/IT/COM-2018-375-F1-IT-MAIN-PART-1.PDF](http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2018/IT/COM-2018-375-F1-IT-MAIN-PART-1.PDF)>, sito consultato il 29/07/2019.

Comune di Ferrara, 2003, *Nuovo Piano urbanistico di Ferrara. Bozza del documento preliminare*, Ferrara.

Conte M., Laffi S., 2019, *Prendiamoci un caffè. I luoghi del welfare nel Programma Welfare in Azione, Quaderni dell'Osservatorio*, n. 32, Fondazione Cariplo, Milano. <<http://www.fondazionecariplo.it/static/upload/qua/0000/quad-32-welfare-in-azione-web.pdf>>, sito consultato il 29/07/2019.

Council of Europe, 2000, *European Landscape Convention*. <<https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/rms/0900001680080621>>, sito consultato il 29/07/2019.

De Rossi A., 2018a, a cura di, *Riabitare l'Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste*, Roma, Donzelli.

De Rossi A., 2018b, "Introduzione. L'inversione dello sguardo. Per una nuova rappresentazione territoriale del paese Italia", in: De Rossi A. (a cura di), *Riabitare l'Italia. Le aree*

interne tra abbandoni e riconquiste, Roma, Donzelli, pp. 3-17.

European Greenways Association, 2000, *Lille Declaration*. <<http://www.aevv-egwa.org/greenways>>, sito consultato il 29/07/2019.

Ferraro G., 1998, *Rieducazione alla speranza. Patrick Geddes planner in India, 1914-1924*, Milano, Jaca Book.

Gabellini O., 2014, “La strada della resilienza”, in Russo M. (a cura di), *Urbanistica per una diversa crescita*, Roma, Donzelli, pp. 37-45.

Gabellini P., 2016, “Paradigma prima incerto, ora nuovo?”, in: Munarin S., Velo L. (a cura di), *Italia 1945-2045. Urbanistica prima e dopo. Radici, condizioni, prospettive*, Roma, Donzelli, pp. 139-144.

Gabellini P., 2018, *Le mutazioni dell'urbanistica. Principi, tecniche, competenze*, Roma, Carocci.

Gaiimo C., 2018, a cura di, *Dopo 50 anni di standard urbanistici in Italia*, Roma, INU Edizioni.

Jackson T., 2011, *Prosperità senza*

crescita. Economia per il pianeta reale, Milano, Edizioni Ambiente (ed. or. 2011).

Laboratorio Standard, in corso di pubblicazione, *Diritti in città. Cinquant'anni di standard urbanistici in Italia (1968-2018)*, Roma, Donzelli.

Lancerini E., 2005, *Territori Lenti: contributi per una nuova geografia dei paesaggi abitati italiani*, in: “Territorio”, n. 34, pp. 9-15.

Lanzani A., 2005, *Geografie, paesaggi, pratiche dell'abitare e progetti di sviluppo*, in: “Territorio”, n. 34, pp. 19-37.

Latour B., 2017, *Où atterrir? Comment s'orienter en politique*, Paris, La Découverte.

Lezzi B., 2018, *Relazione annuale sulla Strategia Nazionale per le Aree Interne*, presentata al CIPE dal Ministro per il Sud, Roma, 31.12.2018.

<http://old2018.agenziacoesione.gov.it/opencms/export/sites/dps/it/documentazione/Aree_interne/Presentazione/Relazione_CIPE_ARINT_311218.pdf>, sito consultato il 29/07/2019.

Maciocco G., 2006, “Il progetto

ambientale in aree di bordo”, in: Maciocco G., Pittaluga P. (a cura di), *Il progetto ambientale in aree di bordo*, Milano, Franco Angeli, pp. 7-34.

Maciocco G., Pittaluga P., 2006, a cura di, *Il progetto ambientale in aree di bordo*, Milano, Franco Angeli.

Marchigiani E., 2010, “Paesaggi come opportunità per un diverso sviluppo. Una riflessione sui territori di confine tra Italia e Slovenia”, in: Marchigiani E., Prestamburgo S. (a cura di), *Energie rinnovabili e paesaggi. Strategie e progetti per la valorizzazione delle risorse territoriali*, Milano, Franco Angeli, pp. 81-91.

Marchigiani E., 2018, “Innovare la didattica universitaria attraverso pratiche di delocalizzazione”, in: “Urbanistica Informazioni”, n. 278-279, pp. 79-80.

Marchigiani E., Prestamburgo S., 2010, a cura di, *Energie rinnovabili e paesaggi. Strategie e progetti per la valorizzazione delle risorse territoriali*, Milano, Franco Angeli.

Marchigiani E., Savoldi P., in stampa, a cura di, *Sugli standard.*

Questioni e bilanci, in: “Territorio”.

Munarin S., Velo L., 2016, a cura di, *Italia 1945-2045. Urbanistica prima e dopo. Radici, condizioni, prospettive*, Roma, Donzelli.

Paba G., 2019, “La ribellione della terra e il terrestre come orizzonte: osservazioni e letture”, in: Perrone C., Paba G. (a cura di), *Confini, movimenti, luoghi*, Roma, Donzelli, pp. 105-115.

Paolazzi L., Gargiulo T., Sylos Labini M., 2018, a cura di, *Le sostenibili carte d'Italia*, Venezia, Marsilio.

Pasqui G., 2017, *Urbanistica oggi. Piccolo lessico critico*, Roma, Donzelli.

Perrone C., Paba G., 2019, a cura di, *Confini, movimenti, luoghi. Politiche e progetti per città e territori in transizione*, Roma, Donzelli.

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, 2018a, *Regione in cifre*, Cormons, Poligrafiche San Marco. <<http://www.regione.fvg.it/rafvvg/cms/RAFVG/GEN/statistica/FOGLIA49>>, sito consultato il 29/07/2019.

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, 2018b, *Piano Paesaggistico Regionale*.

<<http://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVG/ambiente-territorio/pianificazione-gestione-territorio/FOGLIA21/#id11>>, sito consultato il 29/07/2019.

Renzoni C., 2018, a cura di, *Cinquant'anni di standard urbanistici (1968-2018). Radici*, in: "Territorio", n. 84, pp. 21-76. Doi: 10.3280/TR2018-084003.

Renzoni C., Savoldi P., 2018, "Gli standard, oggi", in: Urban@it, *Terzo Rapporto sulle città. Mind the gap. Il distacco tra politiche e città*, Bologna, Il Mulino, pp. 2012-2019.

Revelli M., 2017, *Populismo 2.0*, Torino, Einaudi.

Rodríguez-Pose A., 2018, *The revenge of the places that don't matter (and what to do about it)*, in: "Cambridge Journal of Regions, Economy and Society", n. 11(1), pp. 189-209. Doi: 10.1093/cjres/rsx024.

Rossi M., Zetti I., 2018, *In mezzo alle cose. Città e spazi interclusi*, Firenze, didapress.

Russo M. 2014, a cura di,

Urbanistica per una diversa crescita, Roma, Donzelli.

Secchi B., 1996, *L'internazionale degli urbanisti*, in: "Casabella", n. 630-631, pp. 86-91.

Secchi B., 2013, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Roma-Bari, Laterza.

Tosi M.C., 2019, "Progettare spazi concavi", in: Conte M., Laffi S., *op. cit.*, pp. 65-69.

United Nations, 2015, *Transforming our World: the 2030 Agenda for Sustainable Development*.

<<https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld/publication>>; <<https://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals>>; siti consultati il 29/07/2019.

Urban@it (Centro nazionale di studi per le politiche urbane), 2018, *Terzo Rapporto sulle città. Mind the gap. Il distacco tra politiche e città*, Bologna, Il Mulino.

Velo L., 2015, "La bicicletta un nuovo mezzo per la salvaguardia, il riciclo e la valorizzazione della

città diffusa veneta”, in: AA.VV., *Atti della XVIII Conferenza nazionale SIU, Italia '45-'45*, Venezia 11-13 giugno, Milano, Planum Publisher, pp. 1663-1669. <<http://www.planum.bedita.net/atti-della-xviii-conferenza-nazionale-siu>>, sito consultato il 29/07/2019.

Velo L., 2016, “Verso un’immagine di riciclo della città diffusa veneta”, in: Munarin S., Velo L. (a cura di), *Italia 1945-2045. Urbanistica prima e dopo. Radici, condizioni, prospettive*, Roma, Donzelli, pp. 331-334.

Per una lettura di maggior dettaglio degli apparati grafici si veda la versione online a libero accesso di questo volume, consultabile al link: <https://www.openstarts.units.it/handle/10077/27778>.

1. RAPPRESENTAZIONI NECESSARIE

1

p. 15: <<http://www.ponmetro.it/home/ecosistema/viaggio-nei-cantieri-pon-metro/descrizione-progetti>>, sito consultato il 29/07/2019.

2

p. 15: <http://old2018.agenziacoesione.gov.it/it/arint/Cosa_sono/index.html>, sito consultato il 29/07/2019.

3

p. 16: <https://www.forumdisuguaglianzediversita.org/wp-content/uploads/2019/05/Lucatelli_28-maggio-2019.pdf>, sito consultato il 29/07/2019.

4-8

pp. 17-19: <<https://agol.dps.gov.it/portal/home/webmap/viewer.html?webmap=05d95ee1b63e4bd5be8cba8f2611dda3&extent=11.9698,45.5665,14.8318,46.6726>>, sito consultato il 29/07/2019.

Rielaborazione di Luca Di Giusto.

9

p. 21: <<https://www.bing.com/maps>>, sito consultato il 29/07/2019.

Rielaborazione di Luca Di Giusto.

10

p. 22: <<http://irdat.regione.fvg.it>>, sito consultato il 29/07/2019.

Rielaborazione di Luca Di Giusto.

11

p. 24: dati ISTAT. Rielaborazione di Franco Nicole Scitte.

12

p. 26: dati ERSA (Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, 2018a: 113). Rielaborazione di Franco Nicole Scitte.

13

p. 27: dati Webtur, PromoturismoFVG (Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, 2018a: 178). Rielaborazione di Franco Nicole Scitte.

2. TERRITORI DI BORDO

14

p. 33: <<http://irdat.regione.fvg.it>>, sito consultato il 29/07/2019. Rielaborazione e redazione di Paola Cigalotto, Luca Del Fabbro Machado, Nicola Vazzoler.

15-19

pp. 34-38: <<https://www.bing.com/maps>>, sito consultato il 29/07/2019. Rielaborazione e redazione di Paola Cigalotto, Luca Del Fabbro Machado, Nicola Vazzoler.

20

p. 41: <http://www.vallecormor.com/download-cartine/cartina_cormor.pdf>, sito consultato il 29/07/2019. Rielaborazione di Franco Nicole Scitte.

21-23

pp. 42-44: Luca Troian.

24

p. 45: Ilaria De Marchi (A), Isabella Morgera (B), Luca Lauricella (C-D), Vera Novello (E), Maria Teresa Manzara (F).

25

p. 46: Peter Ridolfi (A-B), Giada Tomasin (C), Luca Troian (D-F).

26

p. 47: Savino Maiello (A), Luca Troian (B-F).

27

p. 49: Luca Troian.

28

pp. 50-51: <<https://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVG/ambiente-territorio/pianificazione-gestione-territorio/FOGLIA21/#id11>>, sito consultato il 29/07/2019.

29

p. 52: Luca Troian.

3. UN CAMPO IBRIDO

30

p. 57: <<http://irdat.regione.fvg.it>>, sito consultato il 29/07/2019. Rielaborazione di Paola Cigalotto.

31

pp. 58-59: Paola Cigalotto (A, B, D-F), Luca Lauricella (C), Luca Del Fabbro Machado (G-I), Nicola Vazzoler (L-N).

32

pp. 62-63: Paola Cigalotto (A-C), Luca Del Fabbro Machado (D-F), Nicola Vazzoler (G-L), Debora Buccino (M), Savino Maiello (N).

33

p. 66: Paola Cigalotto (A-F), Luca Del Fabbro Machado (G-I), Nicola Vazzoler (L-N).

34

p. 69: Ilaria De Marchi.

4. MAPPE DI PROGETTO PER LUOGHI E OPPORTUNITÀ

35-36

pp. 72-73: <<http://irdat.regione.fvg.it>>, sito consultato il 29/07/2019. Rielaborazione di Luca Di Giusto.

37

p. 74: <<https://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVG/ambiente-territorio/pianificazione-gestione-territorio/FOGLIA209>>, sito consultato il 29/07/2019. Rielaborazione di Luca Di Giusto.

38

p. 78: Paola Barbiani, Giovanni Bearzotti, Debora Buccino, Margherita Caiffa, Mascia Collenz, Giacomo De Conz, Serena Di Ferro, Liliana D'Onofrio, Carla Furlani, Luca Lauricella, Tomas Linternone, Tomas Lippiello, Savino Maiello, Maria Teresa Manzara, Isabella Morgera, Vera Novello, Nicolas Pigat, Peter Ridolfi, Andrea Romanzin, Giada Tomasin, Giulia Vallone, Giulia Zei, Federico Zotti, Nicoletta Zucchiatti.

39

p. 81: Paola Barbiani, Margherita Caiffa, Mascia Collenz, Serena Di Ferro, Luca Lauricella, Isabella Morgera.

40

p. 82: <<https://www.bing.com/maps>>, sito consultato il 29/07/2019. Rielaborazione di Franco Nicole Scitte.

41

p. 82: Mascia Collenz.

42

p. 82: Serena Di ferro.

43-44

pp. 83-84: Mascia Collenz, Serena Di Ferro, Luca Lauricella.

45

p. 85: <<https://www.bing.com/maps>>, sito consultato il 29/07/2019.
Rielaborazione di Franco Nicole Scitte.

46

p. 85: <<http://www.areaprogetto.it/portfolio/comune-di-udine-stadio-friuli>>, sito consultato il 29/07/2019.

47-48

pp. 86-87: Paola Barbiani, Margherita Caiffa, Isabella Morgera.

49

p. 89: Giovanni Bearzotti, Giacomo De Conz, Liliana D'Onofrio, Tomas Linternone, Tomas Lippiello, Maria Teresa Manzara, Vera Novello, Nicolas Pigat, Peter Ridolfi, Giulia Zei.

50

p. 91: <<https://www.bing.com/maps>>, sito consultato il 29/07/2019.
Rielaborazione di Franco Nicole Scitte.

51-52

p. 91: Vera Novello.

53-54

pp. 92-93: Tomas Lippiello, Vera Novello, Nicolas Pigat.

55

p. 95: <<https://www.bing.com/maps>>, sito consultato il 29/07/2019.
Rielaborazione di Franco Nicole Scitte.

56

p. 95: Giovanni Bearzotti.

57

p. 95: Maria Teresa Manzara.

58-60

pp. 96-98: Giovanni Bearzotti, Tomas Linternone, Maria Teresa Manzara.

61

p. 99: <<https://www.bing.com/maps>>, sito consultato il 29/07/2019.
Rielaborazione di Franco Nicole Scitte.

62-63

p. 99: Giulia Zei.

64-66

pp. 100-102: Giacomo De Conz, Giulia Zei.

67

p. 104: <<https://www.bing.com/maps>>, sito consultato il 29/07/2019.
Rielaborazione di Franco Nicole Scitte.

68-69

p. 104: Peter Ridolfi.

70-72

pp. 105-107: Liliana D'Onofrio, Peter Ridolfi.

73

p. 109: Debora Buccino, Carla Furlani, Savino Maiello, Andrea Romanzin, Giada Tomasin, Giulia Vallone, Federico Zotti, Nicoletta Zucchiatti.

74

p. 111: <<https://www.bing.com/maps>>, sito consultato il 29/07/2019.
Rielaborazione di Franco Nicole Scitte.

75-76

p. 111: Giada Tomasin.

77-78

pp. 112-113: Carla Furlani, Giada Tomasin, Federico Zotti.

79

p. 114: <<https://www.bing.com/maps>>, sito consultato il 29/07/2019.
Rielaborazione di Franco Nicole Scitte.

80

p. 114: Giulia Vallone.

81

p. 114: Debora Buccino.

82-83

pp. 115-116: Debora Buccino, Andrea Romanzin, Giulia Vallone.

84

p. 118: <<https://www.bing.com/maps>>, sito consultato il 29/07/2019.
Rielaborazione di Franco Nicole Scitte.

85-86

p. 118: Savino Maiello.

87-88

pp. 119-120: Savino Maiello, Nicoletta Zucchiatti.

89

p. 123: <<http://irdat.regione.fvg.it>>, sito consultato il 29/07/2019.
Rielaborazione di Andrea Peraz.

5. RIFLESSIONI APERTE

90-94

pp. 127, 128, 131, 132, 136: Paola Cigalotto.

