

Masterplan 1

La via dei Gelsi lungo la FVG6
del Tagliamento - Carpaccio

Luigi Di Dato, Claudio Meninno, Adriano Venudo

Masterplan 1

La via dei Gelsi lungo la FVG6
del Tagliamento - Carpaccio

Luigi Di Dato, Claudio Meninno, Adriano Venudo



Masterplan 1
La via dei Gelsi lungo la FVG6
del Tagliamento - Carpacco

Autori: Luigi Di Dato, Claudio Meninno, Adriano Venudo

contributi di:

Eleonora Ceschin

Alessandro Gabbianelli



EUT Edizioni Universitarie di Trieste ©
Piazzale Europa 1 - 34127 Trieste
www.eut.units.it
1° edizione - Copyright 2020
ISBN 978-88-5511-200-0
E-ISBN 978-88-5511-201-7



Stampa: GECA Srl - San Giuliano Milanese (MI)
per EUT Edizioni Universitarie Trieste, ottobre 2020

Progetto grafico e copertina

Claudio Meninno

Impaginazione

Claudio Meninno

 UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI DI TRIESTE

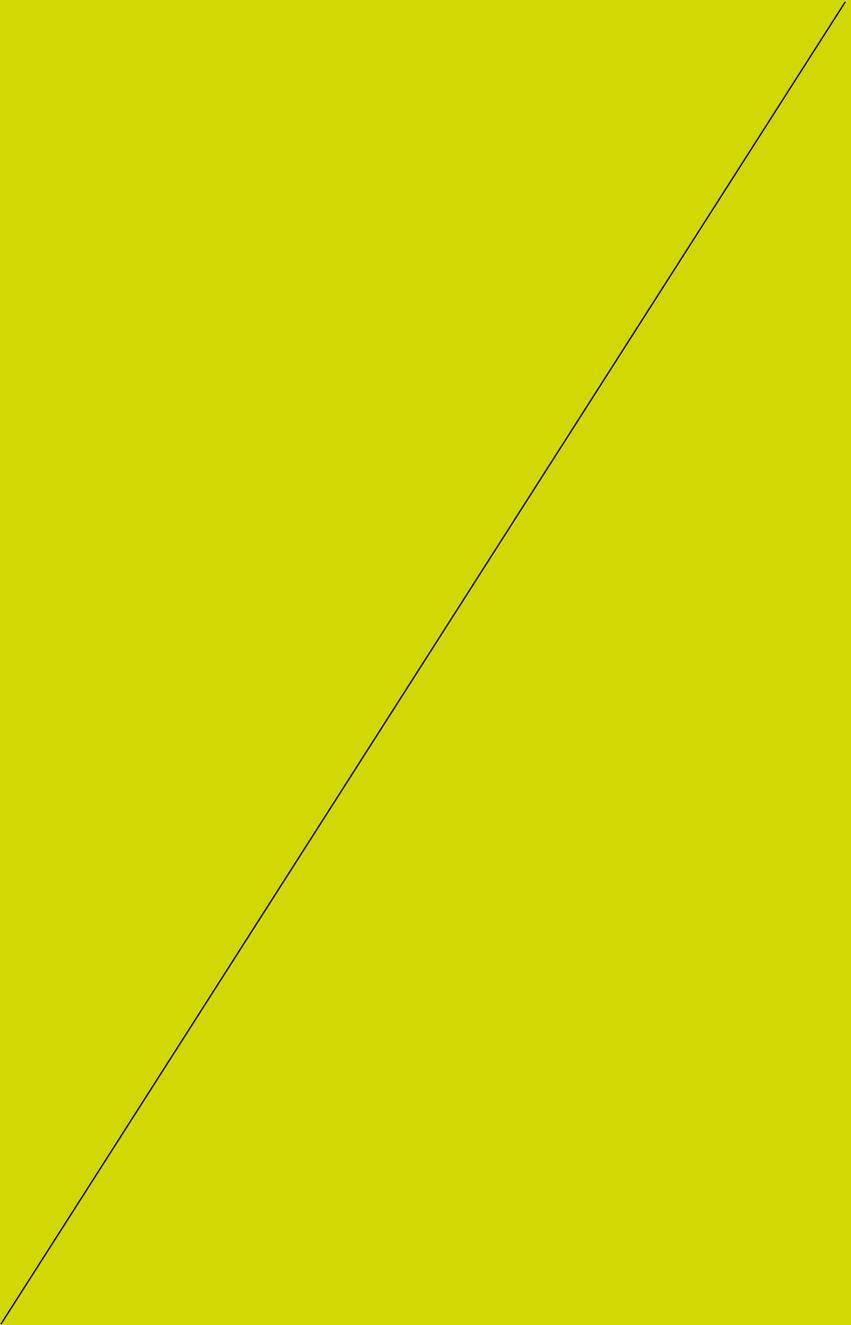
 dipartimento
di ingegneria
e architettura

Il presente volume è il risultato conclusivo dell'attività di ricerca scientifica sviluppata per la redazione del masterplan e studio di fattibilità tecnico-economica del "Progetto di valorizzazione della frazione di Carpacco, delle sue architetture e del suo paesaggio, come luogo centrale di itinerari turistici ed ambientali dei paesi rivieraschi del Comune di Dignano e dei territori limitrofi" - CIG F4G18000020006 CUP ZD723F61E2 dal DIA con il progetto di ricerca "1-ARCH-VENUDO-18 Studio paesaggistico-ambientale per l'inserimento dell'itinerario ciclabile ReCIR FVG6", resp. scientifico prof. Adriano Venudo

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

Indice

La “via dei Gelsi”: percorso, via, metodo. <i>Alessandro Gabbianelli</i>	5
Ri-composizione di un territorio. <i>Claudio Meninno</i>	9
Tra anelli e dorsali. La via dei gelsi e il re dei fiumi alpini. <i>Adriano Venudo</i>	17
Rapporti simbiotici tra i paesi rivieraschi e il fiume Tagliamento: percorsi ciclopedonali come architettura territoriale a scala minuta. <i>Luigi Di Dato</i>	43
Architettura e infrastruttura come modello per la riqualificazione e la rivitalizzazione urbana dei centri minori. <i>Claudio Meninno</i>	51
Apparati grafici	58
Storia di un albero che è storia. <i>Eleonora Ceschin</i>	93
Bibliografia	100
Attribuzioni testi e apparati	105
Crediti delle immagini	105
Ringraziamenti	105
Biografia degli autori	106



La “via dei Gelsi”: percorso, via, metodo.

Alessandro Gabbianelli

Nel 1984 John Brinckerhoff Jackson, scrittore, editore e fondatore della rivista americana *Landscape* (1951), scrive una serie di saggi intitolata *Discovering the Vernacular Landscape*. Tra quelli pubblicati ce n'è uno che si intitola 'Roads' dove indaga il senso della parola odologia. Esplorare le riflessioni dello scrittore americano può esserci di aiuto per definire alcune chiavi di lettura utili per interpretare/comprendere al meglio l'importanza del libro che stiamo per leggere. Partendo dalla sua definizione etimologica, odologia, dal greco *hodos*, significa strada o percorso. Una prima accezione pertanto è riferibile alla infrastruttura, al manufatto frutto della progettazione e delle tecniche ingegneristiche che includono le questioni di costruzione, allineamenti, materiali e all'efficienza per la circolazione delle persone e delle merci. Ci si riferisce quindi alla fisicità del percorso, alla sua consistenza materica e alla sua funzione di collegamento. In realtà il termine odologia nasconde/cela/riserva un significato ben più complesso, ampio e inclusivo che la parola strada o percorso (*road*) non riesce a restituire. Lo studioso americano allarga la sua indagine su altre possibili accezioni della parola e sostituisce il termine strada con il termine via (*way*) per accoglierne anche i significati metaforici. “Via — scrive Jackson — significa non solo tracciato (*path*), ma anche direzione e per estensione, intento e maniera, modo” (p. 21). A questo proposito è interessante notare come il termine metodo derivi dal greco *methòdos* ossia la via o il modo dell'investigazione e anch'esso contiene il suffisso *hòdos*. La ricerca che guida il progetto del tratto dell'itinerario ciclabile ReCiR FVG6, raccontata all'interno di questo libro, è contestualizzabile all'interno della scienza odologica poiché

si muove all'interno del triangolo concettuale definito dalle parole: percorso, via, metodo.

I progettisti, partendo dal disegno del tracciato della ciclovia, definiscono le relazioni spaziali tra l'infrastruttura e il paesaggio che attraversa, modificandone la matericità, la misura, le geometrie a seconda che la ciclovia attraversi la campagna, si infili nel tessuto urbano di Carpacco, si avvicini alle sponde del Tagliamento.

Ma il progetto della "via dei Gelsi" è anche la "via" per esperire il paesaggio in un modo differente da quello imposto dalle pratiche del quotidiano. Esso suggerisce una modalità di fruizione che invita a tempi lenti e promuove l'utilizzo di mezzi sostenibili per attraversare il territorio e innescare nuove dinamiche conoscitive. La semplice infrastruttura diventa il dispositivo per ridefinire vecchie identità territoriali attraverso il recupero di architetture produttive di pregio (ex filanda Banfi), per riconfigurare gli spazi pubblici urbani (piazza Libertà), per osservare da punti di vista differenti un territorio rimasto per lungo tempo ai margini delle dinamiche economiche che hanno caratterizzato lo sviluppo di alcune aree metropolitane europee dal dopoguerra a oggi. Ricalcare le strade poderali, ridisegnare la viabilità urbana per collegarsi alla rete Eurovelo sarà il modo per proiettare un territorio stratificato, un po' dimenticato, ma denso di significati legati alla cultura agricola e all'eccezionalità geografica in una dimensione internazionale.

Tutta la complessità del progetto viene costruita attraverso una metodologia molto chiara che i progettisti mettono in atto. Partendo da uno sguardo ampio, alla scala regionale, si scende sul territorio dominato dalla presenza del fiume Tagliamento per poi focalizzare l'attenzione sul borgo di Carpacco e sugli elementi architettonici e paesaggistici che lo caratterizzano. È questo approccio multiscale che guida la progettazione del masterplan e definisce il tracciato

della ciclovia. Allo stesso tempo la costruzione di un quadro di conoscenze inerenti le dinamiche sociali, economiche e ambientali che hanno contribuito alla modificazione del paesaggio hanno supportato la scelta delle azioni da mettere in atto: l'individuazione di un asse portante, l'inserimento di innesti architettonici e di nuove funzioni, la ricontestualizzazione urbana.

Lo spazio dell'infrastruttura lenta acquisisce quindi un valore aggiuntivo che va oltre al suo ruolo di collegamento, ma si fa carico di innescare nuove trasformazioni spaziali e nuovi modi di percepire, vivere e interagire con l'ambiente che ci circonda sia che ci troviamo nel contesto urbano, agricolo o in quello più esteso del Tagliamento.

Proprio questa interazione tra uomo e ambiente è all'origine degli studi sull'odologia. Lo psicologo tedesco Kurt Lewin (1890-1947), inventore di questa parola, sosteneva che l'uomo si muove nell'ambiente secondo gli stimoli che riceve da esso. Il progetto non può far altro che impegnarsi a inventare quei dispositivi che riescono ad attivare nuovi stimoli e nuove relazioni affinché i paesaggi siano osservati con sguardi sempre diversi che suggeriscono nuove azioni che a loro volta danno vita a nuovi paesaggi avviando così un processo di trasformazione senza soluzione di continuità.

Bibliografia

J. Brinckerhoff Jackson, *Discovering the Vernacular Landscape*, New Haven London, Yale University Press, 1984.

Ri-composizione di un territorio.

Claudio Meninno

La ricerca sull'abitato di Carpacco e le aree ad esso limitrofe nasce dalla volontà da parte della Pubblica Amministrazione di ripopolare questo borgo, che negli ultimi anni ha subito un progressivo spopolamento e depauperamento generalizzato sia delle risorse economiche sia del contesto urbano. In questo senso gli antefatti, l'approccio, il metodo ed i risultati progettuali, possono essere intesi come principio di generalità per la costruzione di un modello ed un metodo per situazioni analoghe presenti in molti altri luoghi simili della provincia italiana.

Il territorio rivierasco lungo la sponda sinistra del fiume Tagliamento in passato è stato caratterizzato da un'economia non particolarmente florida, basata su colture poco redditizie, un successivo fervore dato dallo sviluppo delle filande legate alla bachicoltura, particolarmente diffusa in Friuli Venezia Giulia, seguito quindi da un rapido declino legato alla diffusione delle fibre sintetiche che hanno reso antieconomico il processo di produzione locale della seta. Dopo questa fase non vi sono stati sviluppi degni di particolare nota anche se non sono mancati eventi produttivi tali da stimolare puntualmente delle economie legate alla trasformazione alimentare o alla produzione industriale di qualità. All'interno di questo quadro le polarità, costituite dalle città maggiori, hanno determinato dei flussi migratori a sfavore dei territori rivieraschi.

Questa condizione, con gli opportuni distinguo, si riscontra

in molte regioni italiane, territori che presentano bellezze paesaggistiche e importanti valenze ambientali, seguendo una varietà di caratteristiche che difficilmente altrove sarebbe possibile trovare, ma che non hanno la forza di porsi all'interno di scenari socio-economici di maggiore portata. Ne consegue un progressivo, più o meno lento, decadimento delle note caratteristiche agri-urbane, dei "territori dei borghi", peculiari della "storia del paesaggio agrario" italiano, codificate da Emilio Sereni¹ come uno dei tratti distintivi delle matrici del paesaggio italiano. Una dequalificazione che determina delle vere e proprie spoliazioni funzionali, qualitative, architettoniche e sociali.

L'analisi permette di mettere in luce un dato che risulta significativo rispetto agli accadimenti che si manifestano in questi luoghi: la percezione dello spazio pubblico e collettivo in genere avviene secondo modalità improntate al principio della velocità. Velocità di trasferimento verso i luoghi del lavoro, dello svago, dello shopping, in generale del soddisfacimento dei bisogni primari che non possono però essere più assolti a causa della mancanza di offerta in questi contesti. Velocità di percorrenza degli spazi periferici e di attraversamento dell'ambito urbano. Velocità nell'azione di utilizzo di un parcheggio per usufruire dei pochi servizi rimasti. Una velocità determinata da una distanza tra le cose e che non collima con i tempi del vivere quotidiano, costringendo le persone a comprimere il dato temporale nell'atto di spostarsi da un luogo all'altro. Una metropolitanzazio-

1. E. Sereni, *Storia del paesaggio agrario italiano*, Bari, Laterza, 1961

ne² del territorio urbanizzato verso forme d'uso più simili a quelle della città compatta che crea uno scollamento tra l'atto percettivo e gli aspetti caratteristici di un territorio da sempre votato a pratiche legate maggiormente ai ritmi della natura, a fasi e azioni cicliche anziché lineari.

Cercare di cambiare queste dinamiche è una cosa molto complessa che non può essere raggiunta solo attraverso un'azione progettuale architettonica, tranne in casi molto particolari in cui l'architettura diventa elemento e fenomeno attrattore di flussi importanti. Consapevoli di questo procedere per fasi si è attuato uno sguardo ampio sul territorio, secondo un procedimento che partendo da azioni sulla grande scala possa, gradatamente, generare delle ricadute fino alla scala locale, per innescare approcci fenomenologici dell'oggetto architettonico. Un'azione per fasi, multidisciplinare e multiscalare che offre possibilità per sviluppi futuri alla scala territoriale, a quella urbana fino a giungere alla scala architettonica.

Il principio su cui si basa l'organigramma degli interventi proposti è la concretizzazione di un programma a scala regionale relativo alle itinerari ciclabili ReCiR, finalizzato ad un duplice scopo: da un lato promuovere un turismo lento che negli ultimi anni ha manifestato una particolare vivacità per questo genere di pratiche e dall'altro stimolare, recuperando antichi stili di vita, la percorrenza del territorio da parte di chi abita questi luoghi.

L'individuazione dei percorsi in relazione alle necessità

2. G. Consonni, *La difficile arte. Fare città nell'era della metropoli*, Santarcangelo di Romagna (RN), Maggioli Editore, 2008.

delle persone e alle opportunità non ancora colte ha determinato una rete di tracciati che seguono precise gerarchie e agevolano lettura del territorio a tutte le sue scale inserendosi anche all'interno dei tessuti urbanicaratterizzati da maglie edilizie spesso minute, che mal si adattano alle esigenze dimensionali e funzionali della viabilità d'oggi.

Parallelamente si è deciso di valorizzare quanto più possibile il rapporto con il fiume, consapevoli però della pericolosità insita nella natura torrentizia dello stesso, dove gli ambiti ripariali, a rischio di esondazione continua, non consentono la creazione di veri e propri manufatti architettonici.

Si è scelto quindi di promuovere la percezione di un waterfront, che talvolta viene dimenticato, attraverso approcci puntuali, delicati nella misura in cui la loro attuazione preveda una costruzione minima, che non teme la possibilità, per nulla remota, del danneggiamento ad opera del vigore delle acque: un punto di osservazione paesaggistica, costituito da una piattaforma circolare e che sfrutta un dislivello presente su un territorio altrimenti caratterizzato da scarsi rilievi, l'appropriazione di infrastrutture idrauliche che offrono un punto di vista privilegiato sul fiume, penetrandolo profondamente e che vengono inglobate in un progetto architettonico e paesaggistico, un reticolo di strade bianche, già tracciate dall'uso comune, che vengono semplicemente ri-mappate e poi segnate con maggior vigore e che, non temendo le prevedibili piene, fanno della loro provvisorietà un dato esistenziale. In molti di questi casi sarà necessario ridisegnare i manufatti attraverso operazioni successive alle inondazioni, recuperare gli elementi precedenti e da lì ripartire con rinnovati tracciati, in un'operazione che può

ricordare i segni nel paesaggio che autori importanti della land art fecero con l'azione del cammino, dell'accumulo, etc.³

E proprio questa lentezza ci permette di “indurre nuove necessità” ai luoghi. C'è bisogno di piazze, slarghi, piccoli giardini come luoghi della sosta, occasioni per ridisegnare alcuni edifici ormai non più utilizzati ma adatti ad accogliere nuove pratiche d'uso. Ecco che l'approccio alla scala territoriale influenza la scala architettonica, quella minuta delle piccole cose che possono, nel loro insieme, costituire un accumulo di memorie e recuperare una storia che rischiava di essere dimenticata. Ma non solo, In alcuni casi questa storia può essere arricchita di nuovi elementi, all'interno di un rigenerato rapporto tra architettura e paesaggio, tra spazi della sosta e spazi della mobilità, tra fiume Tagliamento e borgo rurale di Carpacco.

Con le opportune distanze ed i relativi distinguo, viene alla mente l'opera di Plečnik a Lubiana dove l'architetto, nel tempo, crea un'archeologia della memoria capace di ridare slancio ad una città che, a livello percettivo, era stata privata delle proprie radici e del rapporto con il proprio fiume che, pur attraversandola, scorreva lontano dalla percezione delle persone. Un'operazione complessa e progressiva in grado di restituire alla città quanto era stato perso, sottratto o sem-

3. Si pensi ad esempio ai segni nel paesaggio di Richard Long, dove transitorietà e permanenza della materia trovano definizione grazie all'azione del movimento, un lento e ciclico cammino in grado di trasformare l'esistente ed essere a sua volta re-inglobato nel paesaggio con l'azione degli elementi naturali.

plicemente si era sbiadito nelle pieghe della storia.

“L'intervento di Plečnik è consistito nel riallacciare pazientemente i fili di trame lacerate, con tocchi leggeri, attraversando barriere, garantendo accessi, liberando sguardi, consapevole dello stretto legame che unisce luoghi, storia e identità”.

Questo modo di agire pone in continuità costante l'opera del comporre architettura con la pratica di costruire spazi urbani e con la modificazione dei paesaggi. Si ricongiunge quindi quella dualità di pensiero per cui l'opera compositivo-architettonica debba essere slegata da ragionamenti e pratiche a scala ampia. Una separazione teorica che Plečnik ri-compone nel proprio lavoro pratico grazie anche ad una conoscenza approfondita delle componenti e dei flussi che investono la città, frutto di un'approfondita indagine sul campo attraverso osservazione, studio e quindi progetto.

Nel solco di questa tradizione culturale di matrice mitteleuropea, si è operato lungo le rive del Tagliamento, percorrendo i luoghi, analizzando i dati, studiando la storia e raccogliendo quello che l'ambiente e le persone potevano trasmettere per poi proporre un sistema in grado di ricucire antiche pratiche con nuovi modi di vivere il territorio e, allo stesso tempo, suggerendo un insieme di interventi misurati in grado di valorizzare puntualmente i luoghi e costruire una costellazione di elementi architettonici e spazi

4. A. Ferlenga in Jože Plečnik e l'arte di ricomporre i distacchi, in A. Iorio, *Comporre architettura costruire la città. Jože Plečnik al castello di Lubiana, Padova*, Ed. Il Poligrafo, 2014. pp. 7-8.

attraverso la riqualificazione delle vie di percorrenza pedonale e ciclabile, il rifacimento delle piazze maggiori e minori, la realizzazione di nuovi punti di sosta e l'eliminazione di alcuni manufatti per lasciare spazio a luoghi nuovi.

Un insieme di interventi che pongono al centro della percezione fisica il progetto architettonico, inserito all'interno di ragionamenti più ampi dove la dualità di prospettive diviene valore per i luoghi d'indagine.

Bibliografia

G. Consonni, *La difficile arte. Fare città nell'era della metropoli*, Santarcangelo di Romagna (RN), Maggioli Editore, 2008.

A. Iorio, *Comporre architettura costruire la città. Jože Plečnik al castello di Lubiana*, Padova, Ed. Il Poligrafo, 2014.

J. Pallasmaa, *Lampi di pensiero. Fenomenologia della percezione in architettura*, Bologna, Pendragon, 2011.

S. Polano, *Lubiana. L'opera di Jože Plečnik*, Milano, Libreria Clup, 1988.



Tra anelli e dorsali. La via dei gelsi e il re dei fiumi alpini.

Adriano Venudo

Il progetto prevede la realizzazione di un tratto della ciclovia regionale FVG6 lungo il fiume Tagliamento, che diventa anche l'occasione per la realizzazione di un progetto di rigenerazione urbana di un antico borgo rurale in provincia di Udine, Carpacco, e di riqualificazione paesaggistica di un tratto delle sponde del fiume Tagliamento.

Il re delle alpi: il fiume Tagliamento

Il Tagliamento è il più importante fiume della Regione Friuli Venezia Giulia con una lunghezza di 170 km ed un bacino fluviale ampio quasi 3.000 km². È l'unico "fiume Alpino" italiano ed uno dei pochi in Europa per la sua morfologia a canali intrecciati, per questo viene chiamato anche il Re dei fiumi alpini. Nasce in provincia di Belluno, sulle Dolomiti, nel primo tratto attraversa la Carnia in provincia di Udine, nel tratto medio fa da confine tra la provincia di Pordenone e quella di Udine, e nel tratto basso tra quella di Udine e quella di Venezia, diventando anche confine regionale tra Veneto e Friuli Venezia Giulia.

Lungo questa grande infrastruttura fluviale, che è sempre stata un confine naturale tra etnie ma anche una linea di insediamento per numerosi centri abitati che se sommati, dalle sorgenti alla foce, ammonta quasi a 200.000 abitanti. L'insediamento lungo questo fiume è molto "composto" ed è costituito da una sequenza di centri compatto che si

alternano ad aree naturalistiche con notevoli qualità di pregio paesaggistico. In generale è caratterizzato da una folta vegetazione ripariale e da un ampio letto a canali intrecciati che lo rendono un corridoio fluviale con un alto potenziale di biodiversità, inoltre la qualità delle sue acque è determinante per tutto l'ecosistema del nord Adriatico (le lagune di Venezia e di Grado-Marano) e per questo è definito "l'ultimo fiume selvaggio d'Europa". Nella parte più anord scorre ancora liberamente e il suo ampio greto ghiaioso che costituisce un importante corridoio di migrazione per molte specie faunistiche, può essere visto addirittura dal satellite. Nella parte medio alta del corso il letto è composto da ghiaie policrome che riflettono la composizione litografica del bacino montano: rocce calcaree, dolomia, ma anche arenaria. Essendo questa ghiaia molto permeabile, assorbe facilmente le acque, contribuendo a diminuire la portata lungo tutto il corso nell'alta e media pianura. Ed è proprio a Dignano e a Carpacco, luoghi oggetto di questo studio, che si può trovare il letto spesso asciutto, i cosiddetti "magredi". Nella fascia di mezzo, verso la bassa pianura il fiume è "pensile", è più alto dei terreni circostanti, per il grande apporto dei sedimenti che nei secoli hanno formato degli argini naturali, rimaneggiati e consolidati poi negli anni più recenti con manufatti arginali artificiali. In quest'ultimo tratto riacquista gran parte dell'acqua grazie al fenomeno delle risorgive. Il Tagliamento è un ecosistema fluviale prezioso per tutta la Regione Friuli Venezia Giulia, e le sue dinamiche fluviali presentano un alto grado di naturalità (soprattutto arborea), soprattutto lungo le sponde del tratto medio basso, che sono ricche di vegetazione e con boschi che formano un corridoio continuo fino al mare. Questa caratteristica viene

citata fin da Plinio (III, 126) nella sua *Naturalis Historia* come “Tiliaventum Mauis Minusque”, da cui anche l’origine del nome, che si lega molto agli aspetti naturalistici e paesaggistici. L’idronimo Tagliamento deriva infatti dalla radice telia – tilia, ovvero l’albero del tiglio, il “luogo dei tigli”, un fiume fiancheggiato da boschi di tigli.

Borghi rurali lungo il fiume Tagliamento

Carpacco è una frazione di Dignano, un piccolo Comune che si estende lungo la riva est del Tagliamento. In origine il centro abitato era disposto su due livelli morfologici, ma a causa di due grosse inondazioni, nel 1276 e nel 1327, il centro abitato che si trovava più in basso a ridosso dell’alveo del fiume fu distrutto e per ragioni di sicurezza mai più ricostruito.

Dignano e la frazione di Carpacco sono ancora oggi due borghi la cui matrice urbanistica ha origine medioevale. L’attività prevalente è stata per lungo tempo l’agricoltura, in particolare la coltivazione di uliveti e vigneti, però sempre poco redditizia, causando nel corso della storia frequenti ondate migratorie. Una svolta decisiva a questi fenomeni di spopolamento è arrivata nell’Ottocento, quando sono state realizzate le prime filande per la trasformazione del filato di seta e cotone. Nel 1923 la costruzione del ponte sopra il Tagliamento in prossimità del borgo di Dignano ha favorito lo spostamento veloce di persone e merci, dando un nuovo importante impulso ai traffici commerciali est-ovest, e quindi agli insediamenti locali. Ancora oggi Carpacco mantiene ancora molto del suo carattere rurale. Nelle campagne tra Dignano e Carpacco si è diffusa una particolare tipologia di casa rurale, “la casita”, nata dall’ingegno utilitaristico dei

contadini, che hanno saputo sfruttare i terreni particolarmente rocciosi a ridosso del Tagliamento. Per poter coltivare si dissodava la terra, mettendo le pietre che emergevano ai lati degli appezzamenti, le quali venivano poi utilizzate per realizzare costruzioni a secco di vario genere (“masiere”, “groumasi” e le “casite”). Le “casite” sono piccole costruzioni a secco, totalmente in pietra, solitamente di forma tondeggianti e di diverse misure che venivano utilizzate dai contadini per ripararsi nei giorni di pioggia, per cercare ombra durante le calure estive e per custodire il raccolto. Oggi non più utilizzate per questi scopi, costituiscono importante memoria della tradizione rurale e paesaggistica della campagna di Carpacco e Dignano.



La ciclovia FVG6 del Tagliamento e la rete regionale ReCiR

La Regione Friuli Venezia Giulia ha una ampia e diffusa rete di percorsi ciclabili, per questo motivo ha riorganizzato tutto il sistema ciclabile regionale in due livelli: un livello primario, la rete ReCiR, che struttura e innerva tutto il territorio regionale e si connette ai sistemi nazionali e internazionali (gli Eurovelo), ed un livello locale che connette capillarmente tutti i “territori interni”, la rete della ciclabilità diffusa.

La rete primaria, detta ReCiR, è costituita da dieci ciclovie che si sviluppano complessivamente sul territorio regionale per più di 1.000 chilometri, dei quali 450 km sono già stati realizzati: FVG1 Ciclovia Alpe Adria; FVG2 Ciclovia del mare Adriatico; FVG3 Ciclovia pedemontana e del Collio; FVG4 Ciclovia della pianura e del Natisone; FVG5 Ciclovia dell’Isonzo; FVG6 Ciclovia del Tagliamento; FVG7 Ciclovia del Livenza; FVG8 Ciclovia della montagna carnica; FVG9 Ciclovia della bassa pianura pordenonese; FVG10 Ciclovia Noncello-mare. L’obiettivo delle ReCiR è quello di strutturare una rete di ciclovie transregionali di “alta qualità”, un sistema infrastrutturale portante per lo sviluppo della mobilità e del turismo sostenibili a partire dalle emergenze e qualità territoriali regionali. Le ciclovie Recir sono infrastrutture territoriali, che nascono da tematizzazioni legate all’ambiente, al paesaggio e al patrimonio storico architettonico. Il masterplan oggetto di questo studio sviluppa secondo quest’ottica (ciclovia dei paesaggi fluviali) un tratto della ciclovia FVG6, lungo il corso del fiume Tagliamento.

Una passeggiata lungo il fiume

Il progetto si sviluppa lungo la sponda est del corso del fiume Tagliamento presso il borgo di Carpacco, nel Comune

di Dignano e interessa un tratto della ciclovia FVG6. Le aree interessate dal progetto investono sia ambiti urbani del borgo di Carpacco che extraurbani sul fiume Tagliamento (ambiente fluviale), declinando il passaggio della ciclovia FVG6 rispetto a diversi contesti:

- in ambito urbano interessa la dorsale centrale del borgo di Carpacco, proponendo la riqualificazione degli spazi pubblici che lambisce, quali slarghi, piazze e incroci, in particolare: via Pasini, incrocio con via Verdi, via Maseris, incrocio Borgo di Sotto, giardino della Chiesa di San Giorgio, incrocio via Rodeano, incrocio via Manin, incrocio via Spilimbergo, piazza Libertà, incrocio via della Chiesa, Borgo dei Fabbri e via Manzoni e via Pellico;

- in ambito extraurbano recupera tutti i percorsi esistenti su “strade bianche” con funzione agricola (strade vicinali, strade interpoderali e strade forestali) lungo l’alveo del fiume Tagliamento, prevedendo inoltre la realizzazione di un belvedere sul fiume Tagliamento e la riqualificazione di un “percorso naturalistico” lungo un “pennello idraulico” in prossimità dell’area della “Sagra di Carpacco” e della Roggia.

Il masterplan organizza gli interventi di riqualificazione dello spazio pubblico connessi alla realizzazione del tratto della FVG6 del Tagliamento in ambiti di paesaggio e sub-ambiti di intervento che si sviluppano sia in aree urbane che extraurbane, interessando spazi aperti e edifici:

1. spazi stradali e spazi pubblici, costituiti prevalentemente da pavimentazioni in asfalto, in calcestruzzo e in porfido.

La viabilità oggetto degli interventi è di tipo locale, strade comunali, con funzione esclusivamente di distribuzione di quartiere. Gli spazi oggetto della riqualificazione paesaggistica costituiscono, rispetto al sistema urbanistico complessivo del borgo di Carpacco, due “dorsali e un anello”:

Dorsale nord-sud: via Pasini - Borgo Fabbri - via Manzoni - piazza Libertà (strada e piazza);

Dorsale est-ovest: SR463 - via Maseris - via Borgo di Sotto - via Pellico - chiesetta san Giorgio (strada, incrocio, e slargo-piazza);

Anello casa-lavoro (pedibus): via Maseris, via Pasini, via Ro-deano, SR463 (solo strade).



2. edifici esistenti, la ex-Filanda Banfi ed una vecchia abitazione posta sulla piazza principale e denominata “casa verde”. La Filanda Banfi è un ex-complesso produttivo (lavorazione del bacco da seta) di notevoli dimensioni (circa 2000mq di superficie coperta per 3 livelli fuori terra), non più in funzione dagli anni ‘80, con vari corpi di fabbrica annessi, superfetazioni e scoperti di pertinenza. In connessione con questo grande edificio dismesso ed il centro del paese il masterplan prevede una fitta serie di percorsi pedonali di connessione nell’intero borgo di Carpacco tra i fondi privati attorno al ex-complesso produttivo. Questa rete capillare migliorerebbe notevolmente il sistema della

mobilità pedonale del centro storico, condizione di base per la ristrutturazione urbanistica dell'intero borgo.

Un altro edificio, la cui acquisizione, riqualificazione e parziale demolizione, potrebbe liberare spazio a nuove aree pubbliche attrezzate, è l'edificio residenziale posto al civico 1 di piazza della Libertà ("casa verde"). Attualmente disabitata e in avanzato stato di degrado, è collocata a filo strada, all'incrocio tra via dei Fabbri, via Spilimbergo, via della Chiesa e Piazza Libertà.



3. strade bianche (strade vicinali, strade interpoderali e strade forestali), nuovi percorsi ciclabili su aree naturalistiche e forestali costituite da boschi ripariali, prati da sfalcio, prati stabili, zone umide, alcuni fondi agricoli e aree ad incolto che nell'insieme formano una fascia ad alta valenza ambientale tra il fiume Tagliamento e il centro abitato di Carpacco.



Criticità e potenzialità tra paesaggio e infrastrutture

L'area oggetto degli interventi, se considerata in relazione alle dimensioni e capacità insediativa del Borgo di Carpacco, rileva una generale carenza (quantitativa) di spazio pubblico (percorsi pedonali, percorsi ciclabili, piazze), di spazi aperti attrezzati, e di servizi per la comunità. In particolare emergono le seguenti criticità:

Le due “dorsali urbane” di mobilità riconosciute come strutturali del telaio insediativo di Carpacco (nord-sud e est-ovest) presentano una piattaforma stradale molto stretta e spesso carente degli spazi minimi di servizio (marciapiedi, ciclabile, parcheggi, banchine, alberature). La sezione trasversale in diversi tratti di via Pasini e Borgo dei Fabbri (asse centrale del borgo) è molto stretta e in alcuni casi al di sotto dei minimi previsti dalla normativa, carenze morfologiche che creano spesso problemi a soddisfare la domanda della “mobilità agricola” (trattori e trebbiatrici, carri per carichi pesanti), qui molto diffusa, o del trasporto pubblico locale.

Lungo le due dorsali sopradescritte vi sono diverse intersezioni urbane a raso che presentano una geometria con scarsa visibilità che spesso induce a delle manovre molto pericolose, causa di incidenti. In particolare le seguenti intersezioni hanno una scarsissima visibilità (angoli ciechi) e una ridotta geometria per la svolta: via Pasini-via Verdi; via Pasini-via Maseris; via Pasini-via Maseris-Borgo di sotto; via Pasini-via Manin; via Pasini-piazza Libertà-via della Chiesa; Borgo dei Fabbri-via Manzoni.

Le carenze geometrico-funzionali della rete stradale interna del borgo di Carpacco, rendono difficoltoso il servizio di trasporto pubblico soprattutto nelle manovre di svolta lun-

go la dorsale nord-sud e sulle intersezioni sopracitate. In particolare questa criticità, legata all'ingombro degli autobus si acutizza nei punti di passaggio contemporaneo delle due linee di autobus in transito opposto, o di incrocio con mezzi agricoli. Inoltre lungo via Pasini, in prossimità della ex-Filanda Banfi, la sezione trasversale della piattaforma stradale è di 4,5m, per cui è impossibile il passaggio contemporaneo di un autobus e un'automobile.

Il centro di Carpacco, secondo le previsioni della rete regionale delle ciclovie ReCiR è attraversato dall'asta FVG6 del Tagliamento, ma ad oggi in ambito urbano non ci sono piste ciclabili in sede propria da poter utilizzare e come visto sopra gli spazi della viabilità dove eventualmente ricavarle sono molto ristretti. In prossimità della frazione di Carpacco vi sono inoltre numerosi siti di interesse architettonico e naturalistico legati al fiume Tagliamento. Ad oggi nessuna di queste infrastrutture ed emergenze storico-ambientali sono adeguatamente segnalate, valorizzate e messe in rete. Anche tutta la rete delle strade bianche, in parte già presenti in prossimità dell'alveo del fiume Tagliamento, che permetterebbe la fruizione di un ambiente di alto pregio paesaggistico, non è dotata di un sistema di orientamento e segnalazione turistica.

Gli ambiti esterni posti sul lato ovest del centro abitato di Carpacco, quelli sull'alveo del fiume Tagliamento, sono di alto valore naturalistico e paesaggistico, e costituiscono un patrimonio di eccellenza, in grado di diventare un importante attrattore, tuttavia ad oggi non ci sono infrastrutture o attrezzature in grado di valorizzarne il pregio e favorirne la fruibilità.

L'area industriale-artigianale collocata ad est della strada

statale SR 463 ha avuto negli anni un notevole sviluppo, con l'inserimento di attività commerciali in grado di attrarre anche flussi dal centro abitato di Carpacco. Attualmente l'attraversamento della strada statale SR463 nel punto di ingresso/uscita all'area risulta particolarmente critico, soprattutto per il pedone e il ciclista.

Nella parte nord-ovest, esterna al centro abitato di Carpacco, in prossimità con il fiume Tagliamento e con il confine del borgo di Villanova del Comune di San Daniele del Friuli, esiste un articolato insieme di percorsi naturalistici, strade interpoderali e strade forestali, all'interno di boschi ripariali, macchie arbusive, praterie e fondi agricoli, che potrebbero essere utilizzati anche come itinerari ciclabili a carattere naturalistico, se fossero messi a sistema tra loro e collegati con quelli più a sud di Carpacco. Ad oggi tuttavia questo grande insieme di percorsi non è "chiuso" e non è connesso come un "sistema a rete". Condizione questa che permetterebbe invece di migliorare la permeabilità dei territori e la percezione e fruibilità di questi paesaggi.

Esternamente al centro abitato di Carpacco lungo la strada statale SR463 c'è un breve tratto di pista ciclabile, che però si interrompe all'ingresso del paese, passando esternamente, per cui il centro urbano vero e proprio risulta ancora oggi sconnesso dal resto dei sistemi di mobilità ciclabile previsti dal Comprensorio Collinare.

La dotazione di spazi pubblici del centro abitato di Carpacco (Piazza Libertà) è minima, e l'altro potenziale spazio pubblico, con valenza anche paesaggistica, collocato in prossimità della chiesa di San Giorgio, ad oggi è semplicemente uno slargo in un incrocio stradale. In generale strade, slarghi, piazze e parcheggi risultano scarsamente attrezzati, poco

caratterizzati architettonicamente e non riconoscibili, pur avendo invece il centro abitato di Carpacco, nel suo insieme, una lunga storia legata al fiume Tagliamento e consolidate tradizioni e usi collegati al mondo dell'agricoltura, che rappresentano un importante e potenziale patrimonio pubblico da valorizzare. Carpacco, pur non avendo degli edifici di particolar pregio architettonico, presenta delle interessanti caratteristiche legate alla forma urbana (il centro è il risultato della “fusione” nel tempo di tre borghi rurali storici) e al tipo edilizio (il centro abitato è caratterizzato da un sistema di cortine edilizie continue che si sviluppano lungo la strada: “strada costruita”).

Obiettivi generali del masterplan

Il progetto ha come oggetto generale la riqualificazione dello spazio aperto pubblico, della viabilità urbana, delle aree e dei percorsi extraurbani a carattere naturalistico, ed il recupero e restauro di 2 edifici storici esistenti e in particolare:

1. Riqualificazione e valorizzazione della viabilità ciclabile urbana in connessione con la rete della mobilità extraurbana, e con quella territoriale, la rete regionale ReCIR;
2. Riconnessione degli spazi pubblici principali esistenti (piazze, slarghi e parcheggi) e recupero della fabbrica dell'ex-Filanda Banfi in connessione con le aree limitrofe e i percorsi che vi si intestano;
3. Valorizzazione degli ambiti, degli affacci e dei percorsi paesaggistici lungo il fiume Tagliamento finalizzati alla costituzione del parco fluviale del Tagliamento;
4. Messa in sicurezza della viabilità carrabile: intersezioni critiche, attraversamenti pedonali, strettoie e tratti con

piattaforma stradale ridotta;

5. Valorizzazione complessiva, urbanistica, architettonica e paesaggistica del centro abitato di Carpacco.

Sistemi ambientali e telaio urbano

Il masterplan si pone come obiettivo principale l'attivazione di un processo di rigenerazione urbana del centro abitato di Carpacco partendo dalla riqualificazione degli spazi aperti pubblici nella prospettiva poi di investire anche tutta la struttura del sistema insediativo edificato e delle aree naturalistiche prospicienti il fiume Tagliamento. Collegati a questo obiettivo primario, il masterplan mette in campo varie strategie, per il raggiungimento di altri 5 obiettivi specifici:

1. La riqualificazione degli spazi aperti principali (viabilità e piazze) e delle strutture di un complesso architettonico di valore testimoniale in quanto importante reperto di archeologia industriale: l'ex-Filanda Banfi;

2. La ricucitura del tessuto urbano mediante la ristrutturazione urbanistica del Borgo di Mezzo (rifunionalizzazione dell'ex-Filanda Banfi e riconnessione dei percorsi interni tra via Spilimbergo e via Pasini), la riconnessione dei percorsi ciclopedonali urbani ed extraurbani (asse nord-sud Vidulis-Carpacco-Villanova, e asse est-ovest fiume Tagliamento con la strada statale SR463 e l'Area Produttiva-Artigianale di via Maseris e via Rodeano), il miglioramento dell'accessibilità complessiva alle aree centrali costituite dai tre Borghi con il sistema della mobilità urbana (Via Pasini con via Borgo dei Fabbri, via Manzoni con via della Chiesa, via Rodeano -con via Manin e via Spilimbergo) ed extraurbana (strada statale SR463 e strada provinciale SP62), il potenziamento della fruibilità e la valorizzazione degli spazi

pubblici esistenti (piazza Libertà, Borgo di Sotto con Chiesetta San Giorgio);

3. La realizzazione dell'itinerario cicloturistico appartenente alla rete regionale ReCiR FVG6, che proietterà il borgo di Carpaccio in una dimensione turistica internazionale legata alla mobilità lenta degli Eurovelo. L'itinerario FVG6 è la diretta continuazione della dorsale regionale principale nord-sud FVG1 (ciclovía Alpeadria);

4. Il miglioramento dell'accessibilità al Fiume Tagliamento legata ad una valorizzazione e maggior fruibilità del paesaggio fluviale presente nel Parco Territoriale del Tagliamento;

5. La messa in sicurezza dei percorsi per la mobilità lenta (percorsi pedonali, ciclabili) e delle aree più critiche presenti nel centro di Carpaccio (via Pasini e via Borgo dei Fabbrici).



L'insieme di questi interventi costruisce un quadro complessivo di ristrutturazione urbana, architettonica e paesaggistica che ha come obiettivo la rigenerazione complessiva del borgo storico di Carpaccio e potrà inoltre diventare il

motore per nuove iniziative economiche e commerciali legate al recupero dell'ex-Filanda Banfi e di conseguenza dar origine a delle dinamiche demografiche positive, oltre che essere un possibile stimolo per l'innalzamento della qualità della vita nel borgo. Il progetto della ciclovia FVG6, all'interno del masterplan si "trasforma" in una rete di percorsi naturalistici in prossimità dell'alveo del fiume per strutturare il Parco del Tagliamento. In sintesi l'insieme degli interventi previsti dal masterplan si configura come un "piano fatto di progetti" che si propone di aprire una nuova stagione urbana di ripopolamento e rivitalizzazione per il borgo di Carpacco.

I luoghi e la strategia complessiva del masterplan

La strategia complessiva prevede la rifunzionalizzazione, riqualificazione e rivitalizzazione dell'esistente: il progetto lavora esclusivamente con il recupero dell'esistente, rimettendo a sistema edifici, spazi e paesaggi, valorizzando le tracce e le testimonianze di un patrimonio architettonico e paesaggistico ordinario legato all'agricoltura, al fiume Tagliamento, e alle storiche pratiche della coltivazione del bacco da seta (da cui la via dei Gelsi), alla ricerca di quei tratti "stra-ordinari" (emergenze come la Chiesa di S. Giorgio o le discese al fiume) in grado di diventare un motore per economie alternative legate ai nuovi flussi e dinamiche turistiche attivati dalla ciclovia FVG6 oggetto del masterplan stesso. La strategia del masterplan mira quindi ad attivare una serie di azioni di valorizzazione dell'esistente per costruire nuovi attrattori urbani.

La strategia

Il masterplan sviluppa 5 azioni strategiche: 1. Messa a sistema di microspazi legati alla viabilità e riconnessione dei percorsi pubblici su un nuovo telaio-struttura, che propone una figura delle nuove relazioni per l'organizzazione urbanistica del borgo di Carpacco; 2. Allestimento dello spazio urbano secondo la logica della strada abitata. Lo spazio stradale sarà attrezzato al fine di aumentare la quantità dei servizi e di migliorare la qualità dello spazio pubblico, sia per i residenti che per possibili altri nuovi fruitori (turisti e cicloturisti); 3. Tematizzazione dei percorsi in itinerari (dorsali e anelli) con la finalità di caratterizzare maggiormente i luoghi, di raccontare il territorio e le sue peculiarità; 4. Recupero del rapporto con il fiume Tagliamento: nuove relazioni visive (punti panoramici), funzionali (nuovo asse est-ovest, dall'area artigianale-industriale al gretto del fiume) e di fruibilità (aree verdi naturalistiche attrezzate in prossimità del fiume); 4. Ricuciture funzionali lungo il transetto urbano est-ovest; 5. Far emergere la struttura insediativa dei tre borghi originari, e valorizzazione delle caratteristiche morfologiche e architettoniche dei nuclei residenziali rurali di Carpacco;

Il masterplan

Il masterplan individua una struttura compatta per il nucleo rurale abitato da cui si stacca una rete capillare (chiusa) di percorsi naturalistici sulle sponde del fiume Tagliamento. Il masterplan propone 6 macrofamiglie di interventi:

1. Riassetto urbanistico compatto con individuazione di un sistema diffuso di aree strategiche per la valorizzazione

dei tre borghi originari attraverso progetti puntuali su spazi pubblici legati alla rete stradale del centro e alla fabbrica della ex-Filanda Banfi;

2. Riqualificazione urbanistica con la valorizzazione di due dorsali di mobilità lenta: asse nord-sud, asse est-ovest;

3. Riqualificazione architettonica delle due piazze e di tutta la viabilità interna al borgo con funzione anche di spazio pubblico;

4. Riqualificazione architettonica e rifunzionalizzazione della ex-Filanda Banfi e dei percorsi circostanti; 5. Riqualificazione paesaggistica ed ambientale delle aree ripariali del Tagliamento, ricucitura dei percorsi naturalistici lungo il Tagliamento e realizzazione di circuiti ad anello; 6. Valorizzazione paesaggistica dei punti panoramici e delle aree di sosta sul Tagliamento;

Temi e luoghi di progetto

Gran parte del lavoro progettuale si è concentrato sullo studio dell'esistente, sul riconoscimento dei sistemi territoriali, sull'analisi del tessuto urbano e dei percorsi naturalistici in relazione ai possibili temi di intervento urbanistico, architettonico e paesaggistico secondo gli obiettivi illustrati precedentemente. La sintesi dei temi e luoghi elaborata risulta pertanto la seguente:

1. spazi aperti legati all'infrastruttura come strumento per un nuovo sistema di luoghi pubblici che si articola nella configurazione di una dorsale nord-sud, di una dorsale est-ovest, e di un anello urbano;

2. percorsi della mobilità lenta e percorsi naturalistici come strumento di fruizione e valorizzazione del territorio;

3. recupero di spazi ed edifici come nuovi attrattori urbani.

Il masterplan si sviluppa quasi esclusivamente in aree pubbliche dedicate a servizi e su spazi dedicati alla mobilità. In particolare per le parti che interessano le aree urbane il progetto si estende prevalentemente su strade comunali terminando sull'attuale principale del borgo, inserendosi così in un contesto insediativo storico, che nel suo insieme assume valore testimoniale della tradizione rurale.

Le parti del masterplan che si sviluppano in aree extraurbane insistono su strade bianche, con funzione agricola e forestale, dedicate alle attività di coltivazione dei fondi agricoli a ridosso del fiume Tagliamento o di manutenzione dei boschi ripariali. Tutte queste aree sono all'interno delle "Zone di Protezione Speciale del Tagliamento" (SIC ZPS), soggette quindi a tutela ambientale e forestale per i servizi ecosistemici che svolgono. Le strade bianche interpoderali e quelle forestali non sono di proprietà pubblica, per cui il masterplan propone delle forme di compartecipazione con i proprietari delle aree, generalmente agricoltori, prevedendo delle formule di partenariato e collaborazione pubblico/privato con strumenti di pianificazione specifici (ad es. accordi di programma), che permetteranno oltre la realizzazione del parco del Tagliamento e degli anelli ciclabili, anche la manutenzione.

Unità di paesaggio, struttura insediativa e funzionamento urbanistico

Il progetto del tratto di ciclabile FVG6 nel Comune di Dignano, frazione di Carpacco, è stata l'occasione per ela-

borare un masterplan di riassetto complessivo del centro abitato di Carpaccio e delle aree naturalistiche extraurbane. I numerosi spazi e gli edifici rimessi a sistema, costruiscono un nuovo telaio urbanistico, urbano e paesaggistico. Per logica di relazione urbanistica, coerenza funzionale e morfologica gli interventi sono stati organizzati e sistematizzati in tratti omogenei (Unità di Paesaggio): le unità minime di intervento. Come già accennati gli ambiti di paesaggio sono in complessivo 8, a loro volta gli ambiti sono suddivisi in 22 sub-ambiti. Gli ambiti omogenei di paesaggio sono stati organizzati in modo tale da far emergere un nuovo telaio urbanistico, costituito da due dorsali, dall'anello urbano e dall'anello naturalistico (extraurbano):

- Dorsale nord-sud: via Pasini-Borgo Fabbri-via Manzoni, piazza Libertà – (strada e piazza);
- Dorsale est-ovest: SR463-via Maseris-via Borgo di Sotto-via Pellico-chiesetta san Giorgio – (strada, incrocio, e slargo);
- Anello casa-lavoro/pedibus: via maseris, via pasini, via rodeano, sr 463, strade
- Area naturalistica sull'alveo del fiume Tagliamento: rete strade bianche e belvedere;

Tutti gli interventi hanno come finalità la valorizzazione della struttura urbanistica complessiva costituita dai tre borghi originari che formano il centro abitato di Carpaccio, e proprio per questo motivo, il progetto della rete ciclabile, tratto della FVG6, si inserisce all'interno del tessuto urbano esistente, valorizzandone il layout complessivo, le permanenze architettoniche e rimettendo in gioco tutto lo spazio pubblico legato all'infrastruttura, sistema debole e attual-

mente critico, ma vero potenziale di questo sistema di piccoli borghi rurali legati al fiume Tagliamento.



La pre-condizione: riorganizzazione dei flussi e nuovi spazi pubblici

Il riassetto urbanistico e la riqualificazione architettonica degli spazi pubblici del borgo di Carpacco, parte da una precondizione: la riorganizzazione complessiva dei flussi e

della rete viari interna, e in particolare una revisione complessiva dei sensi di marcia secondo un principio a “loop”, ovvero ad anelli circolatori a senso unico, con funzionamento antiorario basato su 4 camere di circolazione che interessano tutto il borgo, e dimensionate rispetto al sistema insediativo del centro abitato di Carpacco (numero abitanti in relazione ai volumi di traffico), per garantire un adeguato livello di servizio della rete viabilistica comunale e contemporaneamente per servire tutti gli isolati e gli edifici del centro abitato. Le 4 camere di circolazione sono impostate su 4 macro-isolati.

Questa riorganizzazione complessiva dei sensi viari permetterà di “guadagnare” notevole spazio dalle piattaforme stradali, anche da quelle più critiche, a favore di nuove sedi o più ampie da poter dedicare alla mobilità lenta (pedoni e ciclisti) o alla sosta.

Questa preconditione viabilistica è alla base del masterplan e oltre a permettere la realizzazione di una dorsale ciclabile interamente in sede propria lungo la dorsale nord-sud del centro abitato, permetterebbe di ampliare la dotazione di marciapiedi, paizze e aree pedonali e quindi garantisce un notevole livello di sicurezza per il pedone, oltre che incentivare la mobilità lenta e una nuova dimensione pedonale e di “paese”, oggi sovrastata e ostacolata dalle automobili e dai mezzi pesanti (agricoli). Dalle simulazioni fatte emerge che questo riassetto viario di base oltre ad essere particolarmente efficace per i risultati di fluidità del traffico, avrà un impatto urbanistico e urbano estremamente positivi.

Guardando al landscape urbanism

Il 12 dicembre 1977, a conclusione del convegno internazionale svoltosi a Lima e Cuzco, viene votata la Carta di Machu Picchu, redatta da Bruno Zevi. Questo documento si proponeva come una revisione alla Carta di Atene stesa da Le Corbusier nel 1933. La Carta di Machu Picchu codificava per la prima volta la “Living City”, proponendo fra le varie un approccio ecologico, legato al paesaggio e all’ambiente come strumento principale da utilizzare nei processi di pianificazione e riassetto delle città e del territorio.

Questo progetto parte proprio da quest’idea: utilizzare la dimensione paesaggistica, qui fortemente caratterizzata dal fiume Tagliamento e dall’impronta rurale e produttiva del bacco da seta che ha alimentato una importante stagione economica per questi territori e per lo sviluppo di questi borghi lungo il fiume Tagliamento. Il progetto mira a far emergere queste tracce, valorizzando assetti vegetazionali, visuali e sistemi insediativi che si sono sviluppati in simbiosi. Ad esemplificazione di tutto ciò basti pensare al ruolo di una particolare specie, il gelso (*Morus L.*), rivestito nella costruzione della struttura stessa e dei caratteri delle unità di paesaggio che tassellano i bordi del fiume Tagliamento ancora oggi.

Il ridisegno urbanistico nasce quindi dalla volontà di far riemergere la struttura paesaggistica ed integrarla ad un nuovo sistema di percorsi ciclopedonali e ad un telaio viabilistico connesso con gli spazi pubblici.

Per questa ragione il progetto guarda ad una certa tradizione anglosassone aperta da James Corner che lavorava sulla fusione e intreccio fra ecologia, paesaggio e disegno urbano. Verso la metà degli anni novanta emerge per la prima vol-

ta il termine Landscape Urbanism (nella mostra Landscape Urbanism curata da Charles Waldheim nel 1997) come ramo della Landscape Ecology (Shane, 2004) che mira all'organizzazione e integrazione delle attività umane nel paesaggio naturale, con una particolare attenzione e focus alle soluzioni progettuali e pianificatorie di conservazione di un delicato equilibrio ecologico tra città e natura, tra architettura e paesaggio. In quest'ottica la città può essere ripensata a partire dalla struttura ambientale, dai sistemi di paesaggio e dalla dimensione naturalistica. Questo approccio prevede di considerare i "fatti urbani" non più come permanenze, o sistemi statici, ma come processi, ovvero sistemi dinamici, appunto come in natura. Sempre secondo quest'ottica la topografia diventa il materiale principale del progetto o del piano, e il "progetto di suolo" costituisce il supporto e il telaio sia ambientale che urbanistico su cui impostare masterplan e strategie.

Bibliografia

B. Albrecht, L. Benevolo, *Confini. Un'ipotesi di lavoro in Id., Esposizione internazionale della XVII Triennale, La vita tra cose e natura: il progetto e la sfida ambientale*, Milano, Electa, 1992.

F. Bianco, A. Bondesan, P. Paronuzzi, M. Zanetti, A. Zanferri, *Il Tagliamento*, Cierre Edizioni, 2006.

A. Corboz, *Il territorio come palinsesto*, «Casabella», 516, 1985, pp. 22-27.

J. Corner, *Landscape Urbanism*, in Mostafavi M., Najle C., *Landscape Urbanism a manual for the machinic landscape*, Londra, AA press, 2003.

J. Corner, A.S. MacLean, *Taking Measures Across the American Landscape*, New Haven, Yale University Press, 2000.

G. Dematteis, *Immagini e interpretazioni del mutamento, in Le forme del territorio italiano* a cura di Clementi A., Dematteis G., Palermo P.C., Bari, Laterza, 1996.

J. Jacobs, *The death and life of great american cities*, New York, Random House and Vintage Books, 1961.

B. Lassus, *Architettura e paesaggi*, in Arc 3 Maggio 1998.

K. Lynch, *Good City Form*, Cambridge MA and London, MIT Press, 1984.

B. Mion, *Il Tagliamento. Immagini ed appunti sul re dei fiumi alpini*, Roveredo in Piano, Risma Edizioni, 2005

L. Pellegrini (a cura di), *Tagliamento, due sponde sul fiume*, Spilimbergo, Comitato Studi Tagliamento Edizioni, 2005.

P.G Sclippa, e altri, *La Rosa erosa - studi su una comunità fra le acque*, Spilimbergo, Ellerani Editore, 1997.

D. G. Shane, *On Landscape, The emergence of Landscape Urbanism*, Harvard Design Magazine, Fall 2003/Winter 2004.

P. Viganò, *Territori della nuova modernità*, Milano, Electa, 2005.

C. Waldheim, *The landscape urbanism reader*, New York, Princeton Architectural Press, 2006.

AAVV, *Tiliventum-Tiliment-Tilimint-Tagliamento*, Spilimbergo, Ellerani, 2001.



Rapporti simbiotici tra i paesi rivieraschi e il fiume Tagliamento: percorsi ciclopedonali come architettura territoriale a scala minuta.

Luigi Di Dato

Lo sviluppo delle riflessioni sul rapporto tra l'abitato di Carpacco ed il suo territorio, il paesaggio agricolo e l'ambiente naturale del Tagliamento nasce dall'incarico per la redazione di un Masterplan di sviluppo strategico: "Progetto di valorizzazione della frazione di Carpacco, delle sue architetture e del suo paesaggio, come luogo centrale di itinerari turistici ed ambientali dei paesi rivieraschi del Comune di Dignano e dei territori limitrofi". Gli aspetti che già dai primi sopralluoghi e studi sui materiali storici d'archivio sono emersi e che abbiamo sviluppato, sono stati la forte relazione di tutti i paesi rivieraschi che oggi ricadono nel territorio del comune di Dignano e il Tagliamento, che dal punto di vista ambientale è l'unico dell'intero arco alpino ed uno dei pochi ancora oggi in Europa a conservare l'originaria morfologia a canali intrecciati. La relazione che gli abitanti anno sviluppato con il fiume nei secoli ha molteplici sfaccettature. L'aspetto morfologico degli insediamenti è strettamente connesso con la possibilità di raggiungere il suo alveo attraverso discese naturali poi gradualmente consolidate, l'identificazione di luoghi dominanti, con funzioni molteplici di "vedetta" che hanno avuto aspetti difensivi ma anche votivi e mistico religioso come le chiese insediate in luoghi al limite dell'argine naturale che sono collegate anche da cammini religiosi ancor oggi utilizzati dalla popolazione. Anche la possibilità di guado del suo alveo, verso l'abitato di Spilimbergo, ha consolidato nei secoli gli insediamenti

abitati e le relazioni tra gli abitanti dei vari paesi rivieraschi nei mille anni di storia di questi borghi rurali, fatti di case appiccate l'una all'altra e costruite con i sassi del fiume, materiale povero ma sempre disponibile, che lega visceralmente la casa al luogo in cui sorge. Case e fiume sono legati intimamente, fisicamente e tecnologicamente diventando un'unità inscindibile.

La realizzazione della Roggia di Carpacco, che successivamente si fonde con la Roggia di Sant'Odorico, è protagonista di uno sviluppo prettamente civile e agricolo, verso la crescita di attività artigianali sempre legate all'agricoltura quali i mulini e i battiferro, fino alle filande Ottocentesche che hanno rappresentato l'insostituibile motore economico di questo territorio fino al secondo dopoguerra.

Lo sviluppo di questi centri rivieraschi è passato attraverso il binomio Tagliamento e popolazione rurale, la base tematica di questo masterplan di valorizzazione, che in primis riconosce gli elementi fondativi e poi li utilizza come strumento e contenuto progettuale per mettere in valore l'esistente.

Nel Medio Corso, superato Pinzano l'alveo del Tagliamento, orientato ormai verso sud, comincia a distendersi nella pianura superando abbondantemente i tre chilometri di larghezza nei pressi di Spilimbergo. La costruzione del ponte stradale di Dignano, nel 1923, ha comportato un drastico cambiamento del territorio riducendo di fatto il letto attivo del fiume ad un chilometro di larghezza. In questo modo i terreni recuperati sono stati messi a coltura ed alcune zone sono state addirittura edificate. La "Modernità" del secondo dopoguerra ha inevitabilmente modificato il rapporto tra gli insediamenti ed il territorio: l'agricoltura sempre meno legata ai ritmi naturali è approdata ai modelli meccanizzati indifferenti alle condizioni contestuali e l'industria che non ha più avuto necessità di un rapporto diretto con la forza

motrice dell'acqua grazie all'energia elettrica in rete ha abbandonato questi territori. Il risultato è stata la perdita del carattere sinergico di un territorio che era in equilibrio con se stesso e con le proprie strutture ambientali.

Da qui l'idea e la necessità di sviluppare un masterplan che si articola su due diverse scale (locale e territoriale), ma qui strettamente collegate, e l'identificazione di un importante tema di messa in rete di elementi naturali con sistemi artificiali. Il masterplan organizza gli interventi in due lotti funzionali:

LOTTO 1: ReCIR FVG6 – Ciclovía del Tagliamento, come asse di sviluppo di percorsi naturalistici, culturali ed economici tra i paesi rivieraschi del Comune di Dignano e i territori contigui, nella frazione di Carpacco.

LOTTO 2: Recupero Urbano come strumento di messa in sicurezza, riconversione e valorizzazione dell'ex Filanda Banfi e delle aree limitrofe, quale motore di rivitalizzazione della frazione di Carpacco.

L'itinerario principale, la dorsale nord-sud, ha un andamento parallelo al Tagliamento fino ad incontrare l'abitato di Vidulis e successivamente quello di Dignano. Il percorso ciclabile è pianeggiante e caratterizzato dal paesaggio agricolo tipico di quest'ambito del Friuli occidentale. La percezione visuale è composto da filari di gelsi e campi coltivati, ed il campo visivo è piuttosto limitato, un orizzonte breve. Per equilibrare questa struttura paesaggistica esistente si è deciso di valorizzare ed evidenziare i percorsi trasversali, i transetti est-ovest, che dai paesi si avvicinano al bordo scosceso dell'argine naturale sul Tagliamento, seguendo e gli antichi tracciati oggi utilizzati soltanto per scopi agricoli. Il percorso parte all'altezza di Villanova in prossimità della Chiesetta di San Giacomo di Albazzana (piccola Pieve che

con ogni probabilità fu eretta alla fine del XIII - inizi del XIV sec.), dove l'orizzonte diviene ampio e profondo, dove la pianura mira a pochi chilometri di distanza l'abitato di Spilimbergo e le prealpi sullo sfondo, che dominano l'abitato di Maniago. Questo equilibrio di visione tra orizzonte breve e profondo diviene il carattere principale del percorso ciclo-pedonale.

A breve distanza, in prossimità di un antico tracciato romano, il masterplan prevede un belvedere, una terrazza informale, un piccolo punto panoramico che permette una breve sosta e la vista aperta sull'imponente alveo del tagliamento. L'attraversamento dell'abitato di Carpacco diviene motivo di esperienze che continuano questo racconto del territorio e della sua storia, valorizzando gli elementi architettonici emergenti e le tre "discese" al Tagliamento.

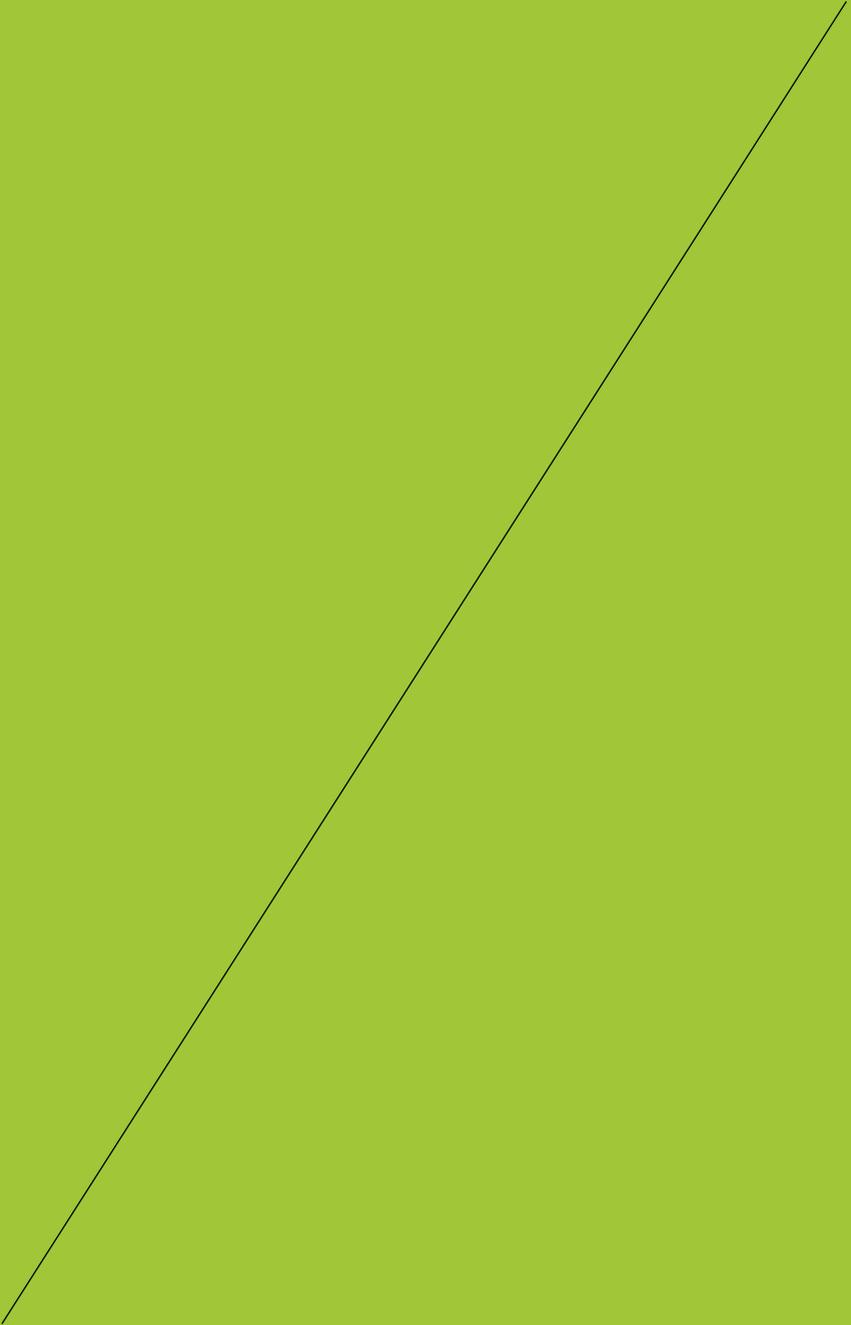
Proseguendo attraverso il Borgo dei Fabbri, al centro della Cleve Disore s'incontra l'imponente corpo di fabbrica dell'ex Filanda Banfi, importante testimonianza di archeologia industriale, che risale tra la fine del '800 e i primi del '900. Il masterplan ne propone l'acquisizione, attualmente è di proprietà privata, per farla divenire nuovo polo culturale e recettivo del territorio aperto alla comunità e ad usi pubblici, uno spazio in cui la memoria e la tradizione si possa fondere con nuove attività e occasioni esterne (come fatto ad esempio nell'ex Filanda di San Vito al Tagliamento). L'ex Filanda Banfi rappresenta la testimonianza di un tempo in cui l'attività industriale della filatura della seta era profondamente legata all'attività della coltivazione dei gelsi, le cui tracce sono ancora presenti in alcuni "gelseti" superstiti e nella fitta rete delle rogge che garantivano la forza motrice. Proseguendo a sud, dopo la Cleve di Miec e la Murate caratterizzate dalla presenza di una collinetta che domina il fiume, sito di un antico castello sul cui sedime negli anni trenta venne edificato il Cicul, un edificio padronale che

mantiene ancora un interessante dialogo tra l'architettura ed il paesaggio, s'incontra il borgo della Cleve di Sot.

In questa parte del paese si consolida la strategia generale del masterplan di valorizzazione delle trasversalità, le quali formalizzano le connessioni tra paesaggio agrario e ambiente naturale del Tagliamento. Queste trasversalità sono tutte riallacciate dalla dorsale nord-sud, che poi è il percorso principale della ReCIR FVG6. L'itinerario trasversale diviene una sorta di progetto di sezione territoriale del paesaggio che mette in relazione ambiti e materiali urbani, che altrimenti risulterebbero incompatibili. Ad ovest, dal paesaggio agrario in prossimità del Rio Grovarte, attraverso la via di Ciarpacis, si raggiunge la nuova area artigianale-industriale di Carpacco ed attraverso un nuovo percorso tematico (casa-lavoro) si raggiunge in sicurezza il centro del borgo, attraverso via Maseris ed un nuovo passaggio sicuro sulla strada regionale SR463. Il cuore del Borgo di Sotto viene ridisegnato fino alla Chiesetta di San Giorgio, che al pari della Pieve di San Giacomo di Albazzana è luogo di orizzonte profondo, in forte relazione con l'ampio alveo naturale del Tagliamento. L'attuale incrocio sarà riconfigurato in una sorta di piazza allungata, che diventerà anche luogo simbolico e punto d'incontro della comunità. Questo è un luogo notevole per la struttura urbana perché è anche il punto di soglia che immette nella strada che scende verso l'ambiente golesnale, altro luogo, caratterizzato dalla presenza di una grande area attrezzata per le feste di paese, sede di varie attività sportive e dell'ormai famosa "Sagra del Frico di Carpacco", manifestazione che richiama un'ampia folla ogni anno anche dalle Regioni vicine.

Al limite di questo comprensorio, molto frequentato, prende forma un intervento che ha un alto valore simbolico per l'intero masterplan, è il vero avvicinamento (discesa) al fiume, è un percorso "verso la luce", che attraversa una parte

di fitto bosco golenale e arriva sulla sponda del Tagliamento sfruttando un “pennello idraulico” esistente (opera difensiva dalle piene del fiume) che sarà riqualificato e attrezzato anche come percorso ciclopedonale. Quest’ultimo tratto che sfrutta l’appoggio sul manufatto idraulico attraversa l’alveo della roggia e si estende con un percorso lineare di circa 300 metri all’interno di un ambiente di grande fascino, dove è difficile distinguere natura ed intervento antropico, caratteristica multiforme e distintiva di questo paesaggio. La nuova passerella metallica appoggiata sopra al “pennello” muta il mero manufatto tecnico-idraulico in un architettura esperienziale in cui si concretizza la distintiva propensione dei paesi rivieraschi ed i suoi abitanti, ad avvicinarsi ed immergersi nella luce che si riflette sui sassi bianchi del Tagliamento.



Architettura e infrastruttura come modello per la riqualificazione e la rivitalizzazione urbana dei centri minori.

Claudio Meninno

Premessa

Il territorio europeo ed in particolare quello italiano è disseminato di piccole realtà urbane che, sviluppatasi in epoche lontane e secondo logiche economiche e demografiche ormai sorpassate, stanno cercando di trovare una propria dimensione in un contesto socio-economico fortemente caratterizzato dall'emergere di polarità urbane attrattivi, costituite dai capoluoghi di provincia e dalle zone produttive maggiormente sviluppate. La ricerca di soluzioni possibili per attuare un'inversione di tendenza a favore di queste realtà urbane minori si è spinta in questi anni in varie analisi e progetti puntuali. Quello che qui si vuole cercare di delineare è un metodo di approccio che, partendo da un caso particolare, permetta di definire una serie di punti chiave replicabili in contesti simili secondo un principio di universalità metodologica e che ponga l'atto progettuale al centro delle logiche di rinnovo.

Analisi ed azioni possibili

In questo contesto si colloca l'analisi condotta a Carpacco, frazione del Comune di Dignano (UD) che è il frutto dell'accorpamento di quattro realtà minori che trovano collocazione lungo la sponda sinistra del fiume Tagliamento.

I comuni rivieraschi, con lungimiranza, hanno dapprima

avviato un processo di ottimizzazione delle risorse preposte alla gestione dei territori e, successivamente, hanno iniziato un percorso di valorizzazione delle proprie peculiarità culturali e paesaggistiche al fine di riacquistare un'attrattiva che nel tempo era andata scemando.

Se per l'abitato di Dignano l'amministrazione pubblica ha puntato sulla valorizzazione degli spazi pubblici e sulla riqualificazione della storica filanda in chiave abitativa e di promozione delle produzioni locali, per la frazione di Carpaccio, anch'essa ospitante un'antica filanda, si è preferito avviare un'indagine conoscitiva delle potenzialità al fine di creare un approccio strategico per il rilancio progressivo dell'abitato.

Il quadro che emerso delinea una situazione di depauperamento progressivo sia degli aspetti fisico-percettivi (architetture, paesaggio, infrastrutture, etc.) sia del dato antropico (spopolamento, mancanza di attrattiva per i non residenti), aspetti che si possono sintetizzare nei seguenti punti:

1. Presenza di caratteristiche positive non sviluppate - durante le analisi è emersa una serie di aspetti valorizzanti di notevole interesse: la filanda interna al centro del paese, gli aspetti naturalistici dati dalla prossimità con il fiume, la presenza di percorsi ciclo-pedonali facilmente collegabili alla rete regionale di riferimento ed ai percorsi turistici di maggior rilievo ed infine la presenza di un contesto architettonico-urbanistico di riferimento che può essere riqualificato come elemento valorizzante.

2. Spopolamento e mancanza di attrattività per le persone che non frequentano l'abitato - nonostante l'attaccamento degli abitanti originari del paese, vi è una progressiva diminuzione delle persone che vivono la quotidianità urbana, ciò anche a causa della scarsa percezione dell'abitato per la popolazione ad esso esterna. A conferma di ciò è emersa una scarsa presenza dell'offerta immobiliare sui canali che potrebbero portare nuova linfa dall'esterno, questo a fronte invece di una tangibile disponibilità di spazi nel nucleo urbano in analisi.

3. Progressivo depauperamento qualitativo del contesto - la mancanza di interesse economico per il contesto urbano sta portando ad una fase di impoverimento degli aspetti qualitativi di quanto già presente nell'abitato, elemento questo che può indurre ad un'ulteriore spirale negativa sull'attrattività del paese.

A fronte di questa condizione si è deciso di attuare una strategia di rilancio e sviluppo che ricontestualizzi l'abitato all'interno delle mutate condizioni socio-economiche e degli aspetti territoriali di riferimento. Le azioni individuate sono quindi le seguenti:

A. Individuazione di un asse portante, capace di mettere a sistema tutte le altre azioni di rilancio. In questo caso l'elemento cardine è stato individuato in un'infrastruttura che, come una spina dorsale, sia capace di sistematizzare tutta una serie di elementi sia fisici che culturali presenti nel piano di sviluppo: la creazione di un asse ciclo-pedonale collegato con la rete ciclabile regionale e con i maggiori

percorsi turistici che attraversano questo territorio potrà portare nuova linfa ad un luogo rimasto marginale rispetto ai flussi già presenti nel suo intorno.

B. Innesti architettonici e nuove funzioni. Il nuovo asse infrastrutturale rappresenta l'occasione per una riorganizzazione interna degli aspetti urbani generali ed architettonici di dettaglio, a loro volta punti di partenza per rilanci culturali, abitativi, commerciali, etc. Qui vi saranno due livelli di azione, da un lato interventi dove il fare architettonico potrà ridare dignità ad edifici esistenti, valorizzare parti di paesaggio ed innestare elementi di novità vitale, dall'altro dovranno attuarsi dei cambiamenti positivi legati alle nuove funzioni da promuovere al fine di rivitalizzare un contesto altrimenti poco attivo ad eccezione di alcuni momenti specifici dell'anno¹. All'interno di questa azione sarà molto importante cercare di aumentare il numero dei residenti tramite una valorizzazione architettonica delle parti più significative del tessuto urbano, questo potrà essere messo in

1. In molti contesti analoghi, il depauperamento dei luoghi urbani viene combattuto promuovendo degli eventi annuali ricorrenti che, con alterne fortune, sono in grado di portare flussi di persone in determinati luoghi. Se questa pratica si è dimostrata in alcuni casi di successo, raramente può sostituire un approccio sistemico e continuativo di valorizzazione e rivitalizzazione di un contesto urbano. Per assurdo, in alcuni contesti, questo tipo di pratica ha compromesso l'inserimento di funzioni capaci di dare continuità durante tutto l'arco dell'anno, questo perché la massimizzazione delle rendite immobiliari in occasione degli eventi superano le rendite annuali degli stessi immobili in regime di normalità e questo fa sì che i proprietari degli stabili non permettano l'insediamento di funzioni quotidiane se non a prezzi di mercato proibitivi.

pratica attraverso incentivi edilizi che promuovano la qualità architettonica e aumentino la convenienza di tali operazioni. Il miglioramento, inoltre, dello spazio aperto e del verde deve andare di pari passo al fine di ridare bellezza ad un contesto non sempre all'altezza delle aspettative.

C. Ricontestualizzazione urbana. I punti di riferimenti di un tempo non trovano più riscontro in un territorio sottoposto a cambiamenti sociali, economici e tecnologici di rilievo. E' importante quindi ridefinire gli equilibri del territorio in cui è inserita la realtà urbana presa in analisi. E' evidente che le città e le zone produttive maggiori esercitano oggi una capacità polarizzante sempre maggiore, destinando i paesi periferici all'abbandono e al degrado. Questa tendenza può essere sovvertita se si considera l'elemento urbano minore all'interno di una situazione metropolitana di più ampio respiro, dove il tempo di percorrenza per spostarsi dalla residenza al luogo di lavoro - spesso inferiore a quello necessario per passare da una parte all'altra della città di riferimento - ha come contraltare dei benefici qualitativi e quantitativi altrimenti difficilmente raggiungibili dalle stesse persone nei contesti urbani maggiori. La disponibilità di un contatto con la natura, la possibilità di avere alloggi di dimensioni maggiori, l'occasione di instaurare relazioni sociali di qualità, sono solo alcuni dei benefici che questi contesti possono offrire.

Quest'opera di rilancio dei tessuti urbani minori potrebbe essere il preludio per un'inversione di tendenza, dove l'iniziale lavoro necessario di per attrarre persone e funzioni possa portare ad una condizione di attrattività capace di

continuare in maniera autonoma, grazie alle raggiunte condizioni qualitative per le persone. In quest'ottica anche le attuali innovazioni tecnologiche legate soprattutto alla possibilità di avere facilmente servizi e beni a domicilio, potrebbe rappresentare un elemento di novità tale da favorire il ripopolamento e la rivitalizzazione di luoghi altrimenti marginali anche a causa della difficoltà di approvvigionamento di tali beni e servizi.

Conclusioni

Il caso di Carpacco ci permette di enucleare una serie di caratteristiche comuni a molte realtà urbane minori disseminate nel territorio italiano ed europeo. La presenza di una storia spesso caratterizzata da eventi segnanti, di un contesto naturalistico e culturale degno di nota e l'inserimento in un territorio caratterizzato dalla condizione di prossimità rispetto a città capoluogo e ad aree produttive di rilievo, sono tutti elementi ricorrenti che permettono di definire un contesto di riferimento tutto sommato uniforme.

All'interno di questo approccio l'inserimento di un'azione progettuale rappresenta uno **shock-sistemico positivo**² capace di porre in relazione, valorizzandole, condizioni di contingenza con elementi di novità architettonica capaci,

2. Il concetto di shock-sistemico positivo è stato delineato e definito con maggior dettaglio all'interno della ricerca dal titolo "Architettura infrastruttura, modalità e tecniche della progettazione integrata per la valorizzazione del territorio isontino e dell'ambito transfrontaliero Italia-Slovenia" condotta da C.Meninno in collaborazione con A.Venudo e sotto la supervisione generale del prof. G.Fraziano all'interno del Dipartimento di Ingegneria e Architettura dell'Università degli Studi di Trieste.

nel loro insieme, di ridefinire l'utilizzo dei luoghi e al contempo ricollocare la realtà urbana di partenza all'interno di una relazione sistemica con una contesto di cui non sarà più marginale, bensì parte attiva.

Bibliografia

F. Acerboni, R. Lazzarini, G. Mencini Zentilini L. (cur.), *I fiumi delle Venezie. Tagliamento*, Venezia, Supernova Ed., 2004.

G. De Carlo. *Le ragioni dell'architettura*, a cura di M. Guccione, A. Vittorini, Milano, Mondadori Electa, 2005.

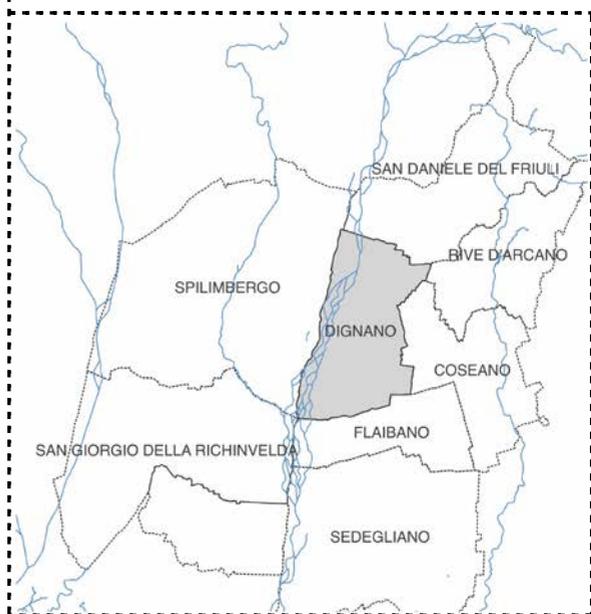
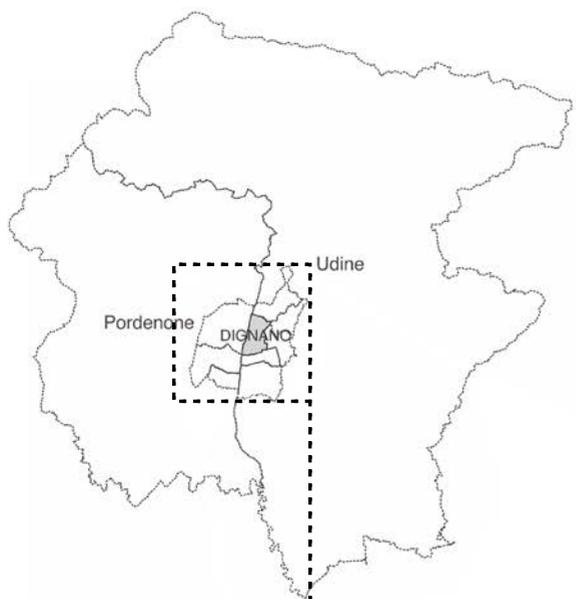
A. Frangipane, *Architetture dell'acqua in Friuli Venezia Giulia. Un percorso della memoria per parole e immagini*, Roma, Gangemi Editore, 2011.

M. Manfredi, M. Weiss, *Public Natures. Evolutionary infrastructures*, New York, Princeton Architectural Press, 2015.

Apparati grafici.

Inquadramento territoriale

- Immagine aerea fiume Tagliamento P44
- Suddivisione territoriale, ambito pordenonese ed udinese P45
- Foto satellitare e area di progetto P46/47









Inquadramento territoriale

- Estratto CTRN, scala originale 1:25000 P48
- Estratto CTRN, scala originale 1:5000 P49
- Estratto catastale P50/51
- Rilievo fotografico P52/53





acqua

1435

acqua

777

1152

587

588

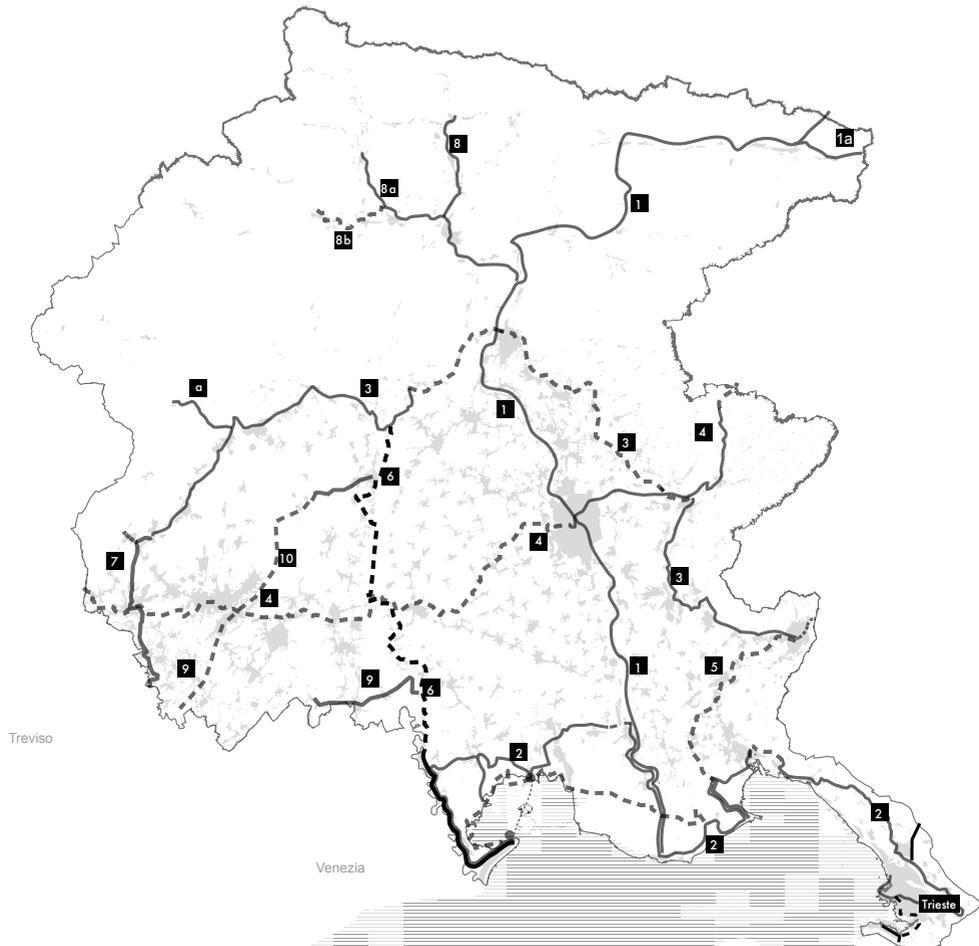
702





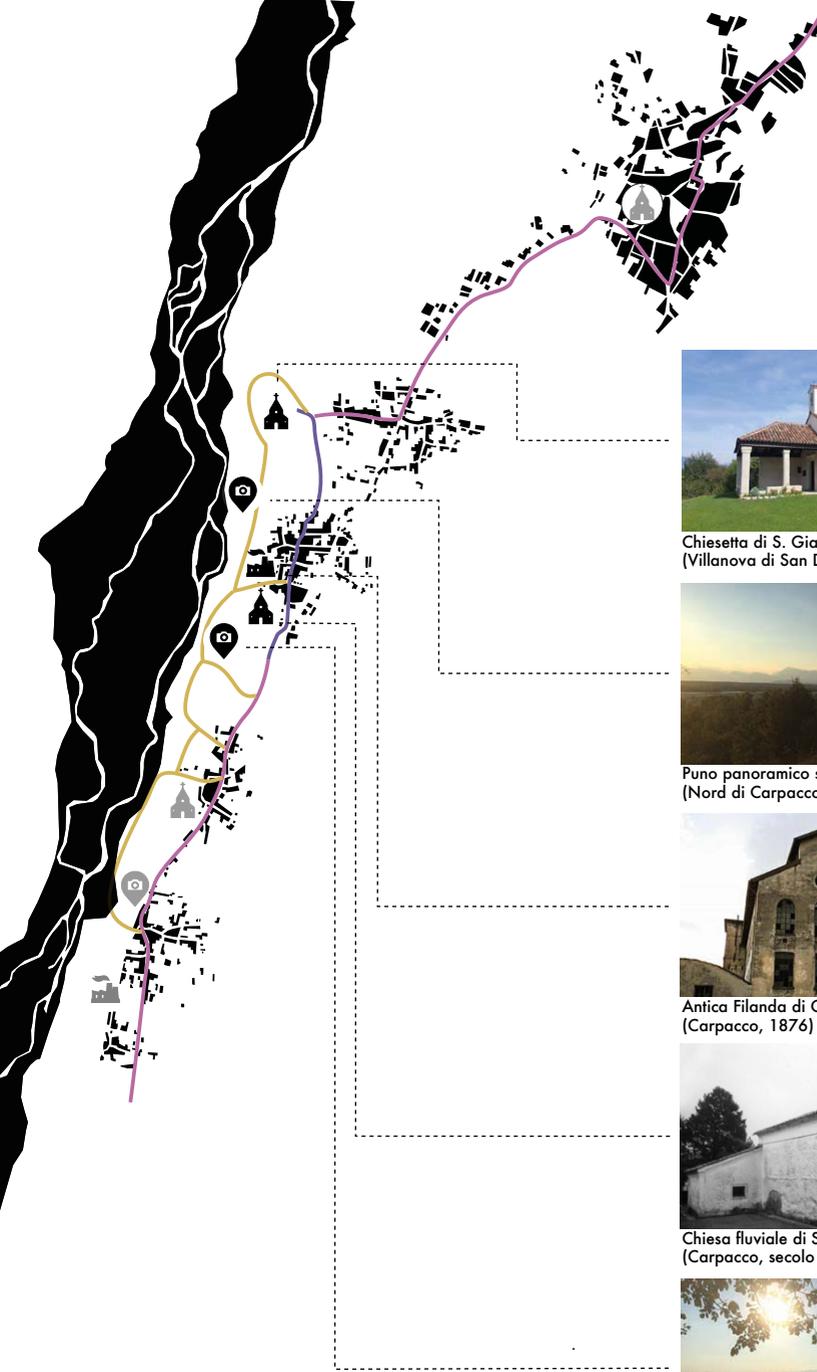


Belluno



**Sistema della mobilità lenta, percorsi cicloturistici e progetti in corso,
ReCIR: Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale**

- FVG1 Alpe Adria
- FVG2 Ciclovie del Mare Adriatico
- FVG3 Ciclovie pedemontana e del Collio
- FVG4 Ciclovie della pianura e del Natisone
- FVG5 Ciclovie dell'Isonzo
- FVG6 Ciclovie del Tagliamento
- FVG7 Ciclovie del Livenza
- FVG8 Ciclovie della montagna carnica
- FVG9 Ciclovie della bassa pianura pordenonese
- FVG10 Ciclovie Noncello-mare



Chiesetta di S. Giacomo di Albazzana
(Villanova di San Daniele, secolo XVI)



Puno panoramico sul fiume Tagliamento
(Nord di Carpacco)



Antica Filanda di Carpacco
(Carpacco, 1876)

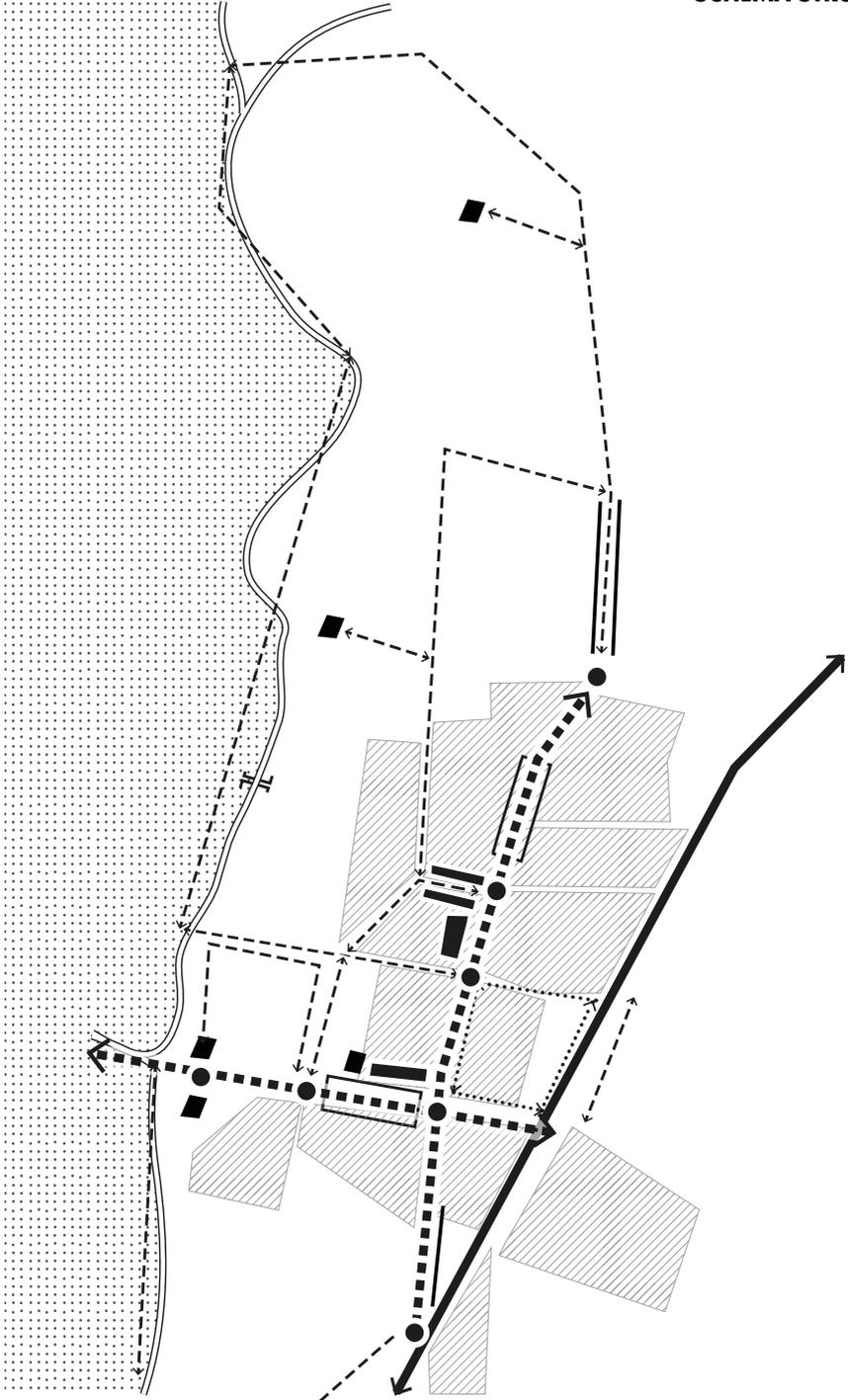


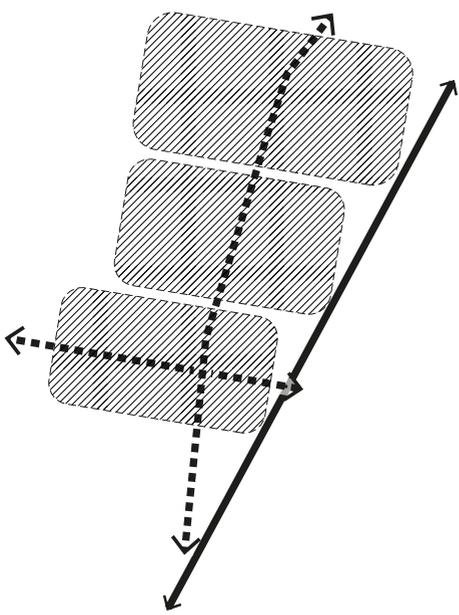
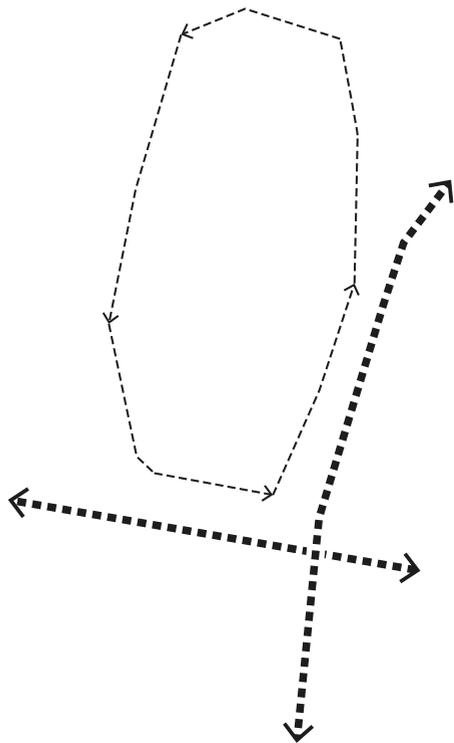
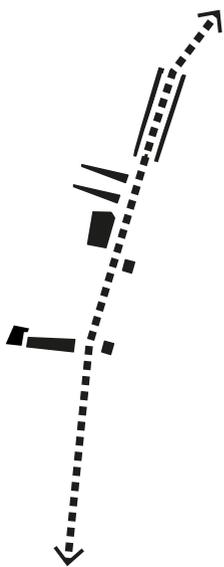
Chiesa fluviale di S. Giorgio
(Carpacco, secolo XV)



Pennello idraulico
(dall'area della sagra al Tagliamento)

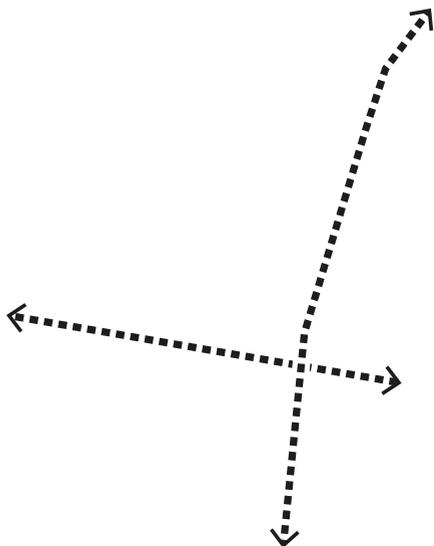
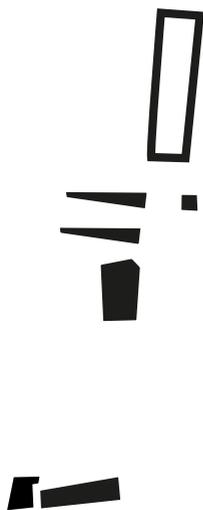
CONCEPT DI PROGETTO - LA "VIA DEI GELSI"





Strategia

- Riconnesione e messa a sistema di microspazi legati alla viabilità
- Allestimento dello "spazio urbano"
- Tematizzazione dei percorsi in itinerari (dorsali e anelli)

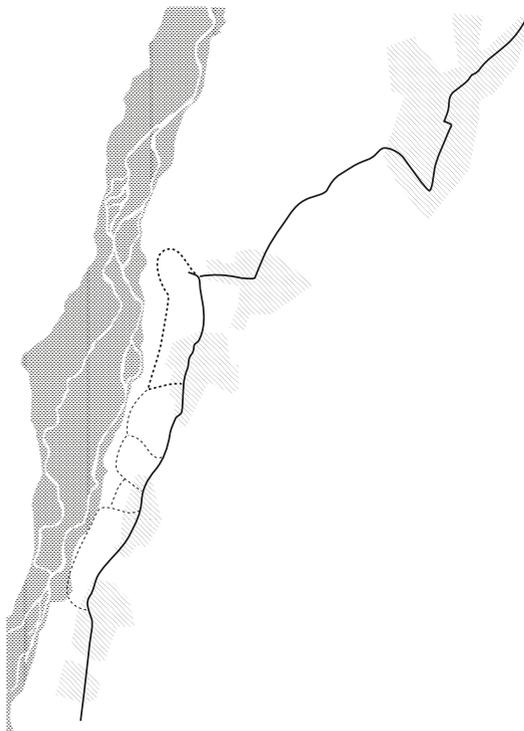
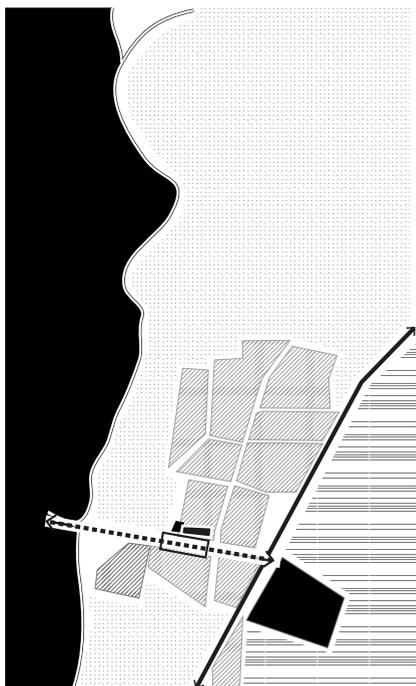


Strategia

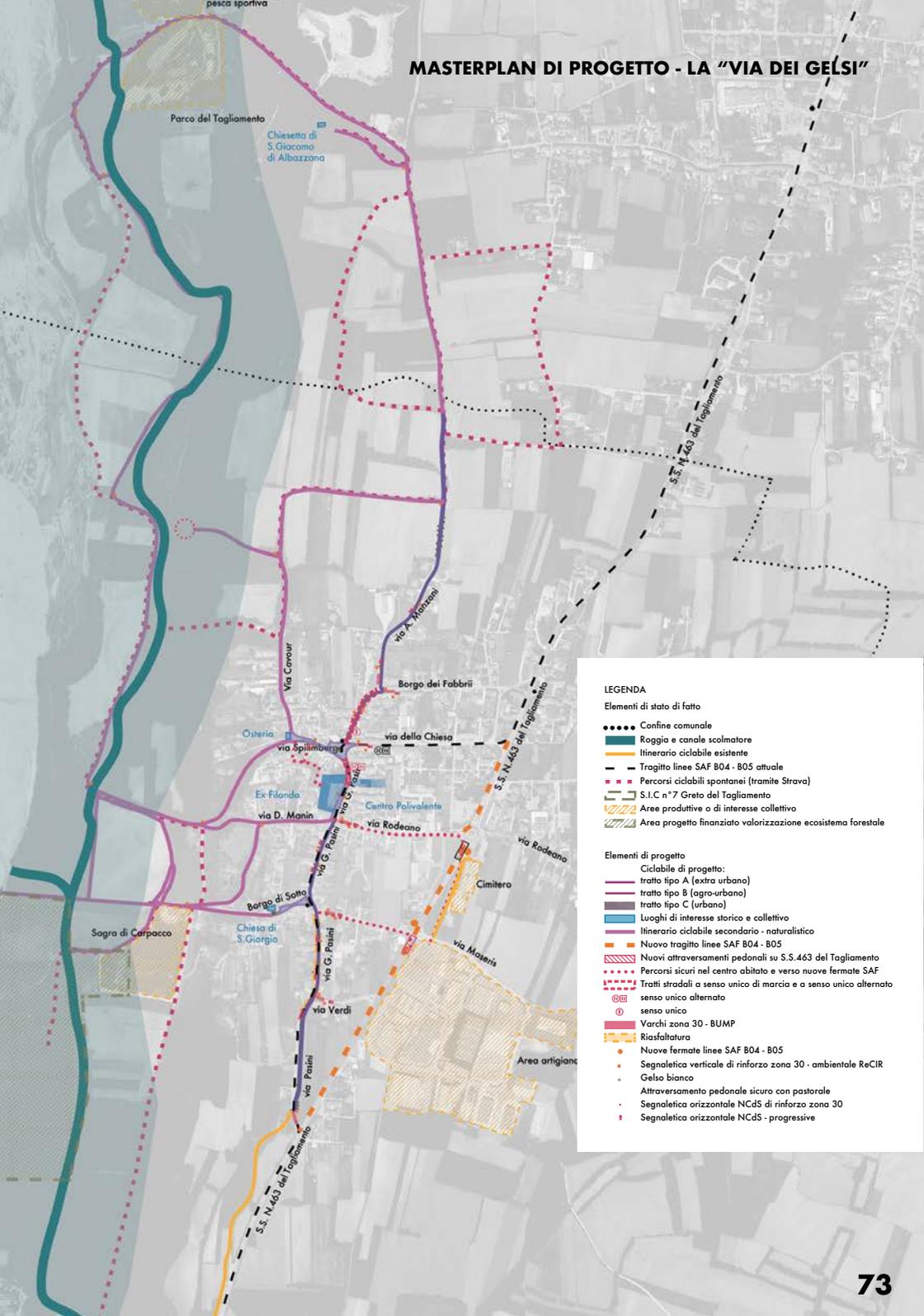
- Ricuciture Est-Ovest
- Recupero del rapporto col fiume

Tagliamento

- Riconoscimento dei 3 borghi originari



MASTERPLAN DI PROGETTO - LA "VIA DEI GELSI"



LEGENDA

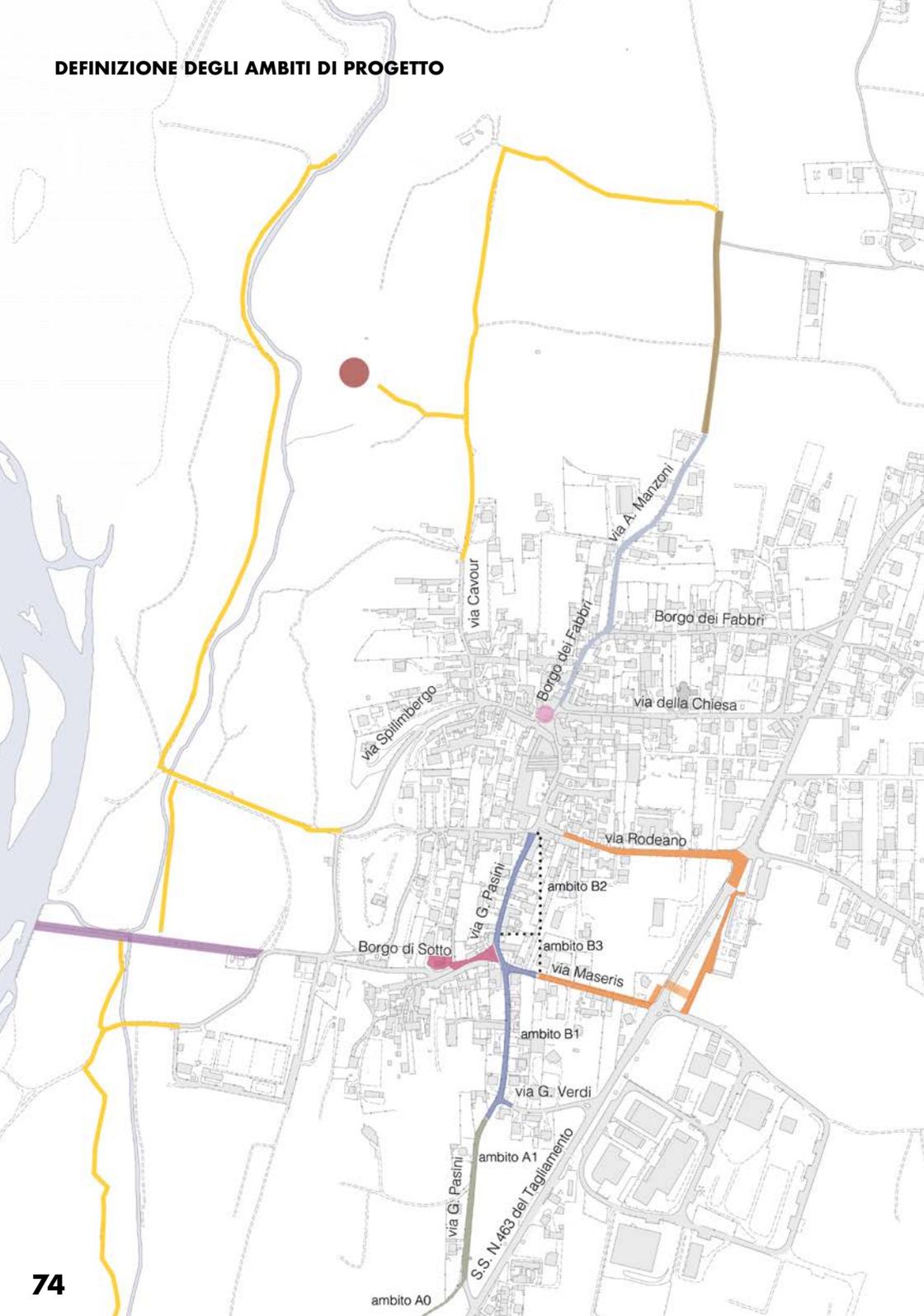
Elementi di stato di fatto

- Confine comunale
- ▬ Roggia e canale scolmatore
- ▬ Itinerario ciclabile esistente
- ▬ Tragitto linee SAF B04 - B05 attuale
- ▬ Percorsi ciclabili spontanei (tramite Strava)
- ▬ S.I.C n°7 Greto del Tagliamento
- ▬ Aree produttive o di interesse collettivo
- ▬ Area progetto finanziata valorizzazione ecosistema forestale

Elementi di progetto

- ▬ Ciclabile di progetto:
 - ▬ tratto tipo A (extra urbano)
 - ▬ tratto tipo B (agro-urbano)
 - ▬ tratto tipo C (urbano)
- ▬ Luoghi di interesse storico e collettivo
- ▬ Itinerario ciclabile secondario - naturalistico
- ▬ Nuovo tragitto linee SAF B04 - B05
- ▬ Nuovi attraversamenti pedonali su S.S.463 del Tagliamento
- ▬ Percorsi sicuri nel centro abitato e verso nuove fermate SAF
- ▬ Tratti stradali a senso unico di marcia e a senso unico alternato
 - ⊙ senso unico alternato
 - ⊙ senso unico
- ▬ Varchi zona 30 - BUMP
- ▬ Riasfaltatura
- ▬ Nuove fermate linee SAF B04 - B05
 - Segnaletica verticale di rinforzo zona 30 - ambientale ReCIR
 - Gelsio bianco
 - Attraversamento pedonale sicuro con pastorale
 - Segnaletica orizzontale NCdS di rinforzo zona 30
 - Segnaletica orizzontale NCdS - progressive

DEFINIZIONE DEGLI AMBITI DI PROGETTO



AMBITO
A0 - A1



AMBITO
A2



AMBITO
B1 - B2 - B3



AMBITO
B4



AMBITO
C1



AMBITO
C2



AMBITO
D



AMBITO
E



AMBITO
F1 - F2

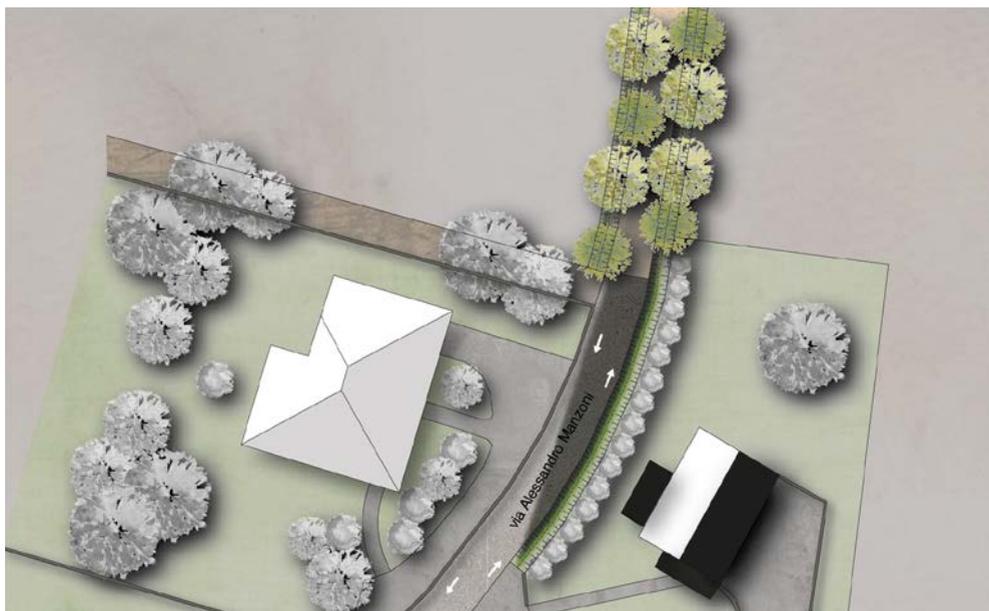


AMBITO
G1 - G2



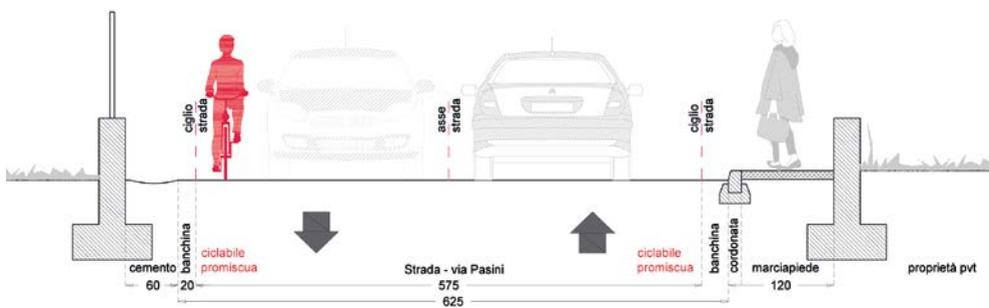


Ambito A1
- planimetria e sezione di progetto



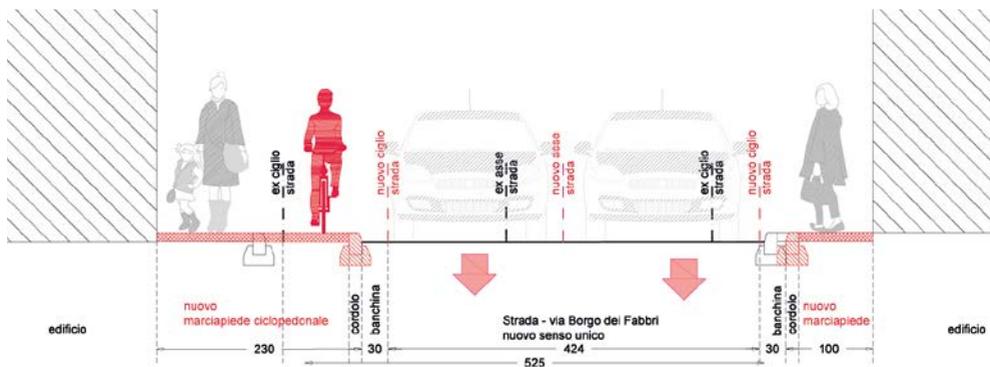
Ambito A2
- approfondimento planimetrico
- percorso e inizio percorso





Ambito B1 - B2 - B3
 - sezione di progetto
 - aree di intervento



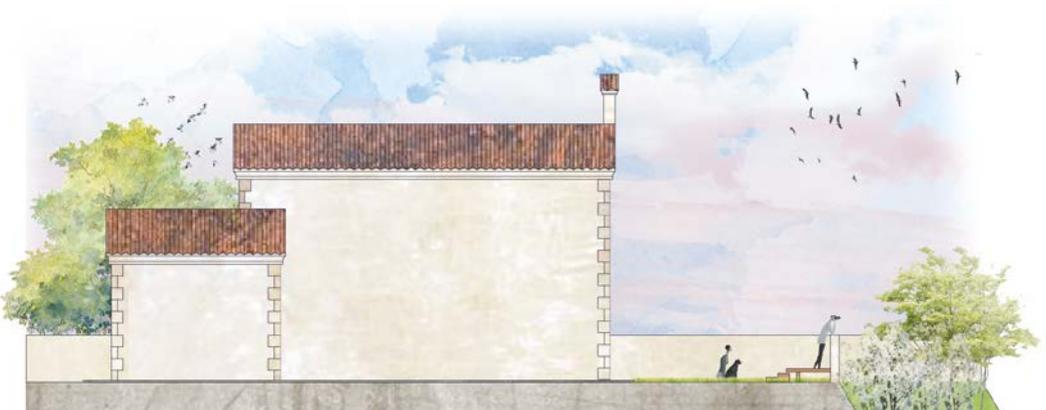


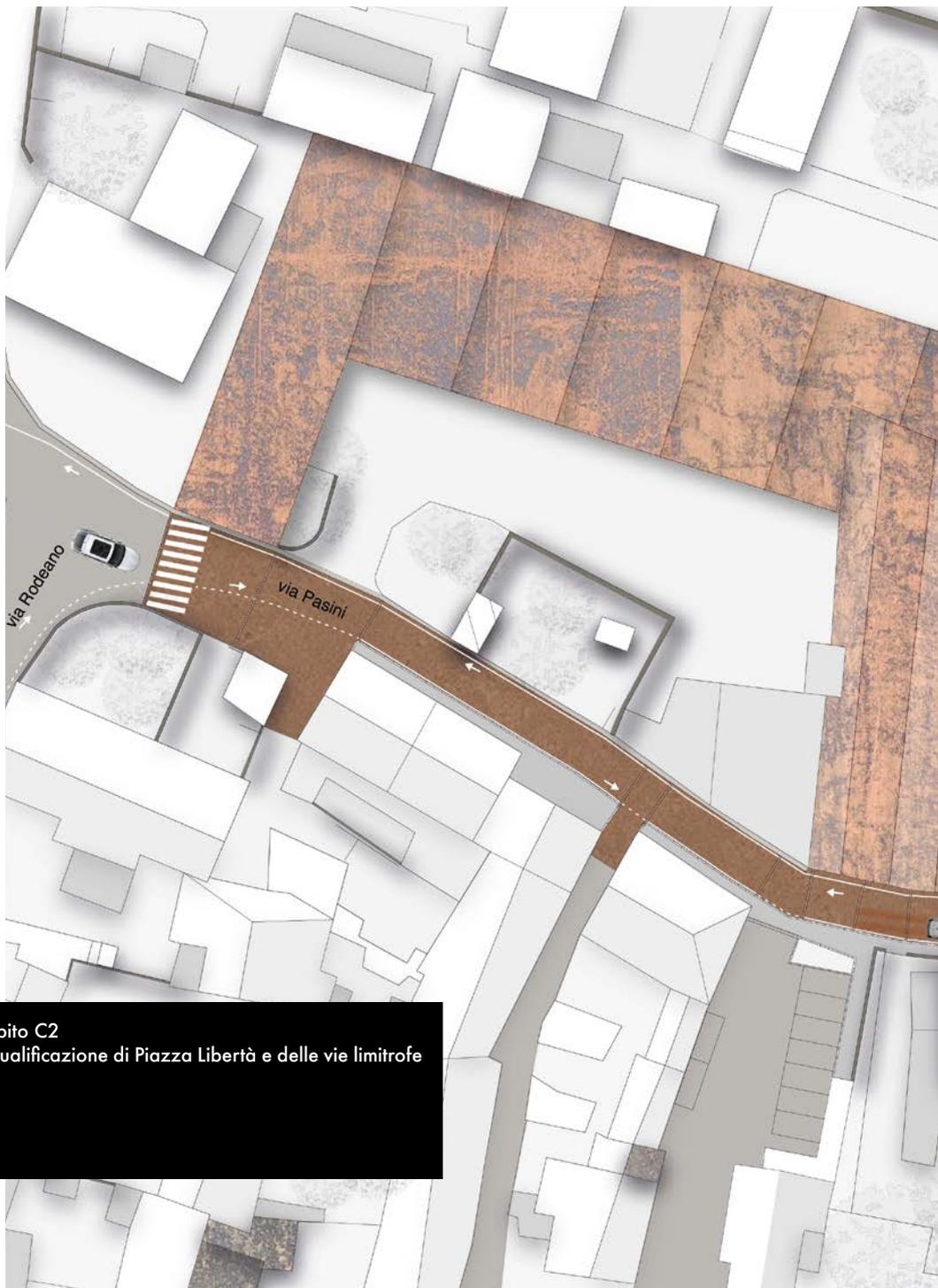
Ambito B4
 - sezione di progetto
 - area di intervento





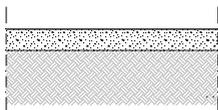
Ambito C1
- planimetria di progetto
- nuovo punto panoramico interno al giardino della
chiesetta di S.Giorgio





Ambito C2
- riqualificazione di Piazza Libertà e delle vie limitrofe





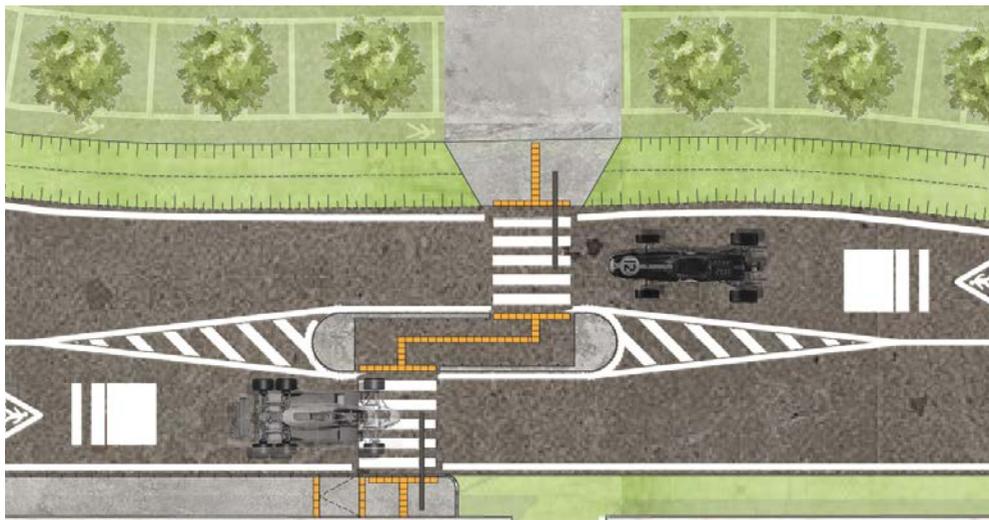
..... stabilizzato a calce, sp. 10 cm

..... terreno esistente

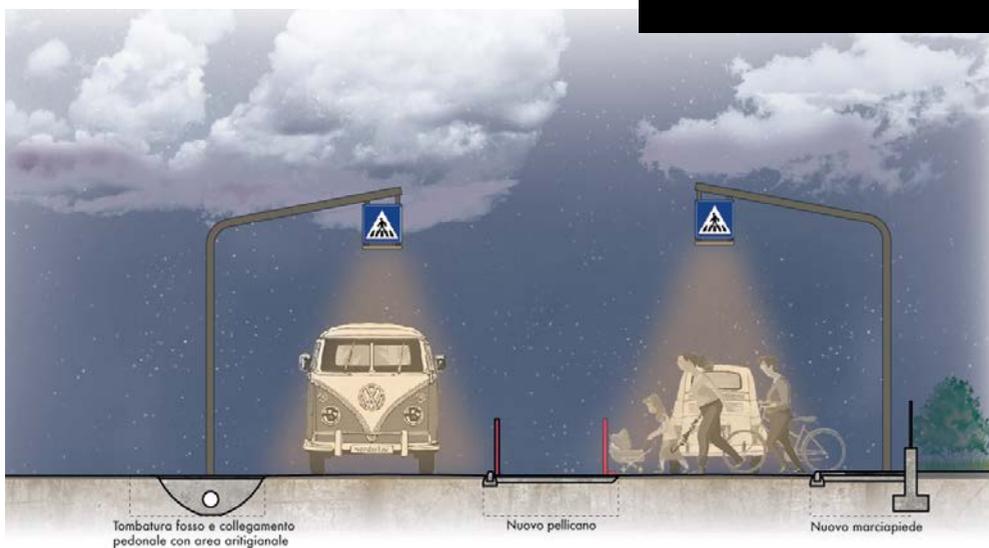


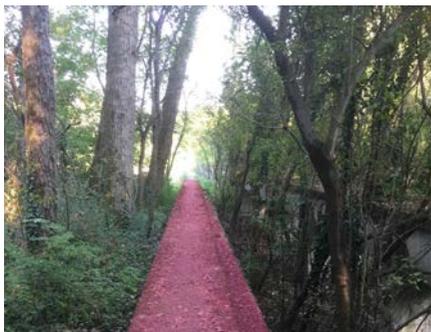
Ambito D
- riqualificazione del fondo stradale con stabilizzato a calce

Ambito E
- punto panoramico sul fiume Tagliamento

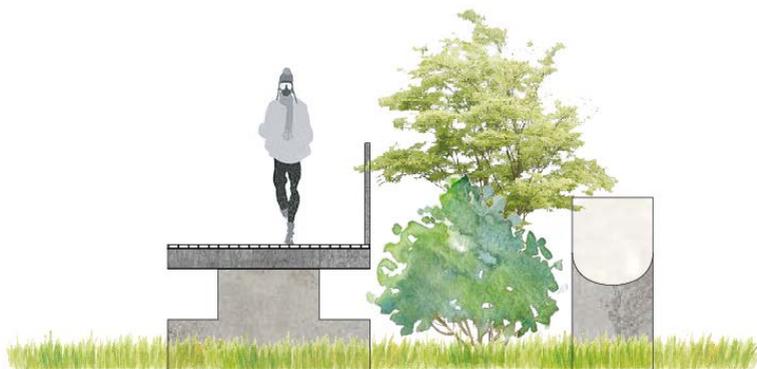


Ambito F1 - F2
 - nuovo attraversamento pedonale
 con pastorale su sr 463 (planimetria
 e sezione)



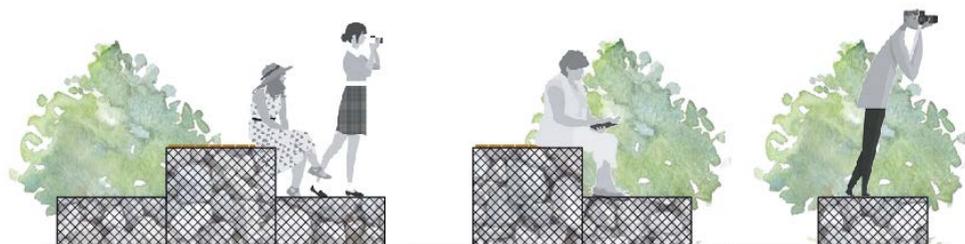


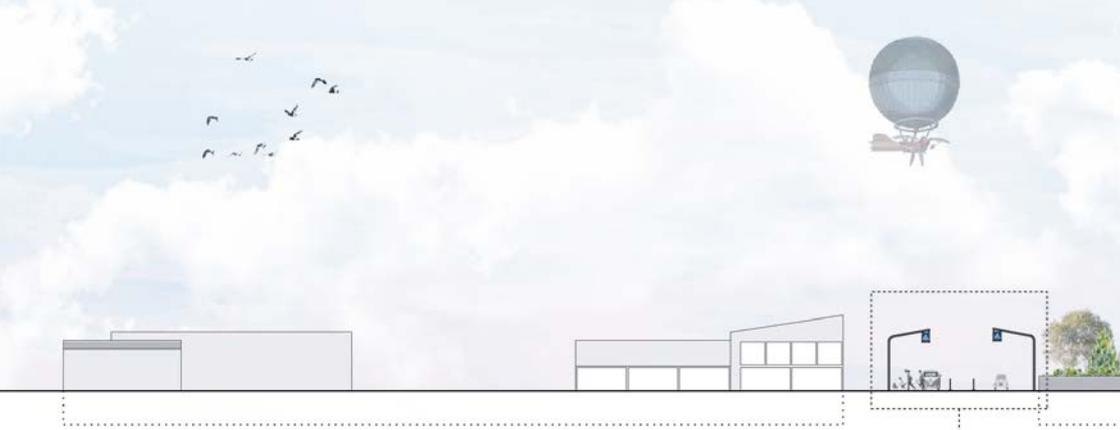
Ambito G1
- viste da valorizzare e aree da
riqualificare



Ambito G2

- percorso ciclo-pedonale sul pennello idraulico
- gabbionate sul getto del fiume





Zona artigianale



Nuovo attraversamento
pedonale su SR463
con "pastorale"

Sezione paesaggistica
- sistema di attraversamento pedonale,
chiesa di San Piorgio, pennello
idraulico



Via Pasini



Via Maseris

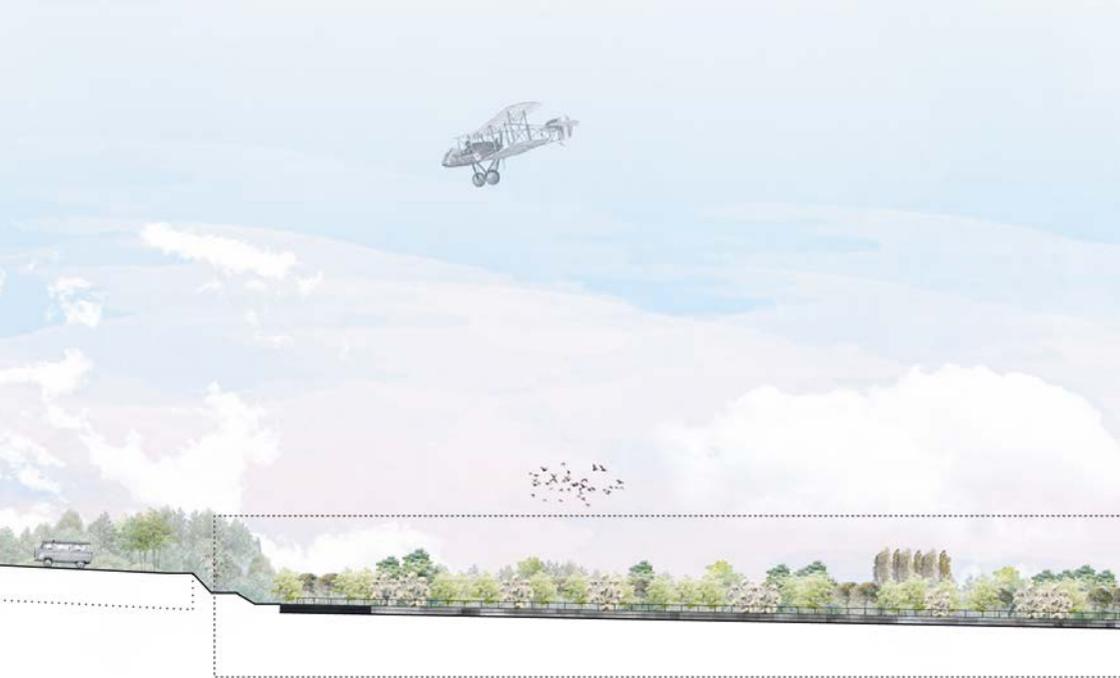


Punto panoramico dal cortile
della Chiesetta di S. Giorgio



Via Silvio Pellico





Storia di un albero che è storia.

Eleonora Ceschin

Percorrendo le strade del Friuli e osservando il paesaggio dalla pianura alla pedemontana, l'osservatore può rendersi conto della presenza ubiquitaria di un particolare albero: generazioni di bambini e ragazzi hanno fatto razzia dei suoi frutti nelle calde giornate di inizio estate. Stiamo parlando del Gelso, una vera e propria icona del mondo rurale del Friuli-Venezia Giulia.

Esistono due specie di Gelso, entrambe largamente diffuse e strettamente collegate tra di loro, ma solo uno di essi ha cambiato il corso della storia. Queste sono il Moro (*Morus nigra*), originario dell'Asia sud-occidentale, diffusosi in Europa principalmente attraverso la propagazione da seme, i cui frutti leggermente aciduli, sono estremamente fragili e, come scriveva Shakespeare, "non reggono a esser toccati". L'altra specie è il Gelso (*Morus alba*).

Il Gelso, proveniente dalla Cina orientale, vede risiedere il suo maggior pregio non nei frutti, particolarmente apprezzati per aspetto e sapore, bensì nelle foglie, che rappresentano l'alimento per eccellenza dei bachi da seta. Oltre 4500 anni fa i cinesi inventarono la sericoltura attraverso l'allevamento del baco da seta selvatico, *Bombyx mandarina*, e svilupparono tale tecnica al punto da ottenere un'altra specie di baco molto più specializzata chiamata *Bombyx mori*, la quale risulta essere completamente dipendente dalle cure dell'uomo, poiché incapace di volare per accoppiarsi e riprodursi. Essi si nutrono esclusivamente di foglie di Gelso e con la saliva si rinchiudono in bozzoli serici di filamenti proteici spessi appena un centesimo di millimetro e lunghi fino a 800 metri. Il tessuto lucido e lussuoso, ottenuto attraverso la filatura delle fibre prodotte dai bachi, era così

richiesto durante la dinastia Han (circa 2000 anni fa), da generare un intero sistema commerciale, di produzione e trasporto, meglio noto come Via della Seta. Il popolo cinese riuscì a difendere i segreti della produzione della seta per secoli, arrivando a prevedere la pena di morte per quanti contrabbandavano i bachi da seta o i semi di Gelso. Tuttavia, in epoca medioevale il Gelso venne introdotto in Europa come pianta da produzione e trovò larga diffusione nei secoli successivi in concomitanza con il consolidamento e ulteriore sviluppo della bachicoltura e della relativa filiera sericola.

Tra il '700 e gli anni Cinquanta del '900 in Friuli così come nel resto del Nord-Est d'Italia la produzione della seta ha vissuto un'epoca di grande sviluppo con l'iniziale costruzione di numerose filande operanti sul territorio e la realizzazione di essiccatoi cooperativi di bozzoli a inizio '900. Per il Friuli quest'ultimi costituirono un caso senza pari e un modello da studiare da parte di missioni agronomiche non solo italiane ma anche straniere grazie alla loro dimensione, numerosità e solidità economica. Lo sviluppo delle filande ha portato nelle campagne il costituirsi di una prima classe operaia, prevalentemente femminile, che nei decenni ha contribuito all'evoluzione socioeconomica complessiva del mondo rurale e alla diversificazione del panorama produttivo.

Con il diffondersi delle fibre tessili artificiali (si pensi al collant di nylon che andava a sostituire quello ben più delicato e costoso fatto con la seta) la produzione sericola europea vide un rapido declino e già dalla fine degli anni Sessanta la bachicoltura venne considerata un'esperienza conclusa e superata. A testimonianza di questo importante periodo industriale del territorio friulano rimangono i Gelsi. Essi furono amorevolmente coltivati secondo particolari tecniche fino agli anni Settanta e oggi rappresentano un elemento

caratterizzante del paesaggio, della cultura e della storia di questa Regione.

A seguito dell'arrestarsi della bachicoltura e conseguente abbandono della Gelsicoltura, nel paesaggio rurale friulano la presenza visiva del Gelso ha assunto diversi caratteri e funzioni, quali:

- elemento di demarcazione della viabilità campestre e dei confini di proprietà attraverso la disposizione di filari ad andamento rettilineo o con ampi raggi di curvatura;

- nelle campagne delle zone collinari è facile trovare dei Gelsi isolati o riuniti in piccoli gruppi, residui di antichi filari, che accompagnavano la tipica viabilità sinuosa;

- nei cortili delle grandi fattorie o nelle aziende vitivinicole il Gelso, presente come esemplare singolo o come piccoli gruppi, assume un carattere di particolare pregio estetico, nonché di significativo valore storico culturale.

Questa è la storia dell'albero simbolo di un territorio, che su di esso ha basato una produzione industriale fortunata e longeva, ma quale sarà il futuro del Gelso? Difficile a dirsi, sebbene sia possibile aspettarsi una commistione di iniziative che comprenderà l'amorevole conservazione storico-culturale di piante singole, di piccoli gruppi e filari di pregio paesaggistico, la rinaturalizzazione di siepi e boschetti campestri volti a far riemergere gli antichi filari e l'estirpo degli esemplari morti o malati. Ogni azione avrà come scopo ultimo quello di preservare un simbolo che è storia nella storia.

Nome scientifico: *Morus alba*

Nome comune: Gelso/Gelso bianco

Dimensioni: albero di terza grandezza, alto sino a 20 m

Tronco: irregolarmente ramificato a formare una corona allargata: corteccia grigia da giovane, poi bruna e fessurata longitudinalmente; rami lisci e glabri. Si alleva per lo più a capitozza.

Foglie: alterne, quasi distiche a lamina ovato-acuta, debolmente cordata e asimmetrica alla base, di colore verde chiaro e glabra su ambedue le pagine.

Frutti: ovali arrotondati, pedunculati, carnosì, di colore bianco-giallognolo o talora rosso, di sapore dolce anche se immaturi ed edibili.

Fioritura: aprile-maggio.

Terreno: fresco, profondo e permeabile, rifugge da quelli argillosi e a umidità stagnante.

Legno: duro e molto resistente nel tronco, adatto alla costruzione di attrezzi che debbono venire a contatto con l'acqua; ottimo come legna da ardere.







Bibliografia.

F. Acerboni, R. Lazzarini, G. Mencini Zentilini L. (cur.), *I fiumi delle Venezie. Tagliamento*, Venezia, Supernova Ed., 2004.

Z. Acheng, *Il re degli alberi*, Milano, Bompiani, 2000.

B. Albrecht, L. Benevolo, *Confini. Un'ipotesi di lavoro in Id., Esposizione internazionale della XVII Triennale, La vita tra cose e natura: il progetto e la sfida ambientale*, Milano, Electa, 1992.

D. Balmori, *Tra fiume e città. Paesaggi, progetti e principi*, Torino, Collana - Oltre i giardini, Bollati Boringhieri Editore, 2009.

P. Barban, *Storia della pianificazione nella Regione Friuli Venezia Giulia*, Monfalcone, Edicom Edizioni, 2005.

F. Bianco, A. Bondesan, P. Paronuzzi, M. Zanetti, A. Zanferri, *Il Tagliamento*, Verona, Cierre Edizioni, 2006.

C. Blasi, *Vegetazione d'Italia*, Roma, Palombi Editori, 2010.

V. Borachia, P.L. Paolillo (a cura di), *Territorio sistema complesso*, Milano, Franco Angeli, 1993.

J. Brinckerhoff Jackson, *Discovering the Vernacular Landscape*, New Haven London, Yale University Press, 1984.

V. Calzolari, *Storia e Natura come sistema*, Roma, Argos, 1999.

- L. Caravaggi, *Paesaggi di paesaggi*, Roma, Meltemi, 2002.
- M. Casini, *Costruire l'ambiente. Gli strumenti e i metodi della progettazione ambientale*, Milano, HOEPLI Edizioni, 2009.
- G. Consonni, *La difficile arte. Fare città nell'era della metropoli*, Santarcangelo di Romagna (RN), Maggioli Editore, 2008.
- A. Corboz, *Il territorio come palinsesto*, «Casabella», 516, 1985, pp. 22-27.
- J. Corner, *Landscape Urbanism*, in Mostafavi M., Najle C., *Landscape Urbanism a manual for the machinic landscape*, Londra, AA press, 2003.
- J. Corner, A.S. MacLean, *Taking Measures Across the American Landscape*, New Haven, Yale University Press, 2000.
- G. De Carlo. *Le ragioni dell'architettura*, a cura di M. Guccione, A. Vittorini, Milano, Mondadori Electa, 2005.
- G. Dematteis, *Immagini e interpretazioni del mutamento, in Le forme del territorio italiano* a cura di Clementi A., Dematteis G., Palermo P.C., Bari, Laterza, 1996.
- G. Ferrara, *L'architettura del paesaggio italiano*, Venezia, Marsilio, 2017.
- A. Frangipane, *Architetture dell'acqua in Friuli Venezia Giulia. Un percorso della memoria per parole e immagini*, Roma, Gangemi Editore, 2011.

R. Gambino, *Conservare, Innovare. Paesaggio, Ambiente, Territorio*, Torino, Utet, 2000.

V. Ingegnoli, *Bionomia del paesaggio*, Springer-Verlag Italia, 2011.

A. Iorio, *Comporre architettura costruire la città. Jože Plečnik al castello di Lubiana*, Padova, Ed. Il Poligrafo, 2014.

J. Jacobs, *The death and life of great american cities*, New York, Random House and Vintage Books, 1961.

A. Lanzani, V. Fedeli (a cura di), *Il progetto di territorio e paesaggio*, Milano, Franco Angeli, 2004.

A. Lanzani, G. Pasqui, *L'Italia al futuro. Città e paesaggi, economie e società*, Milano, Franco Angeli, 2011.

B. Lassus, *Architettura e paesaggi*, in Arc 3 Maggio 1998.

K. Lynch, *Good City Form*, Cambridge MA and London, MIT Press, 1984.

P. Laureano, *La Piramide Rovesciata, il modello dell'oasi per il pianeta Terra*, Torino, Bollati Boringhieri, 1995.

W. Maas, *Il verde funziona!*, in Domus 1037, 2019, pp. 16, 17

I. Mc Harg, *Progettare con la natura*, Padova, Muzzio, 1989.

A. Magnaghi, *Il progetto locale*, Torino, Bollati Boringhieri, 2010.

M. Manfredi, M. Weiss, *Public Natures. Evolutionary infrastructures*, New York, Princeton Architectural Press, 2015.

L. Mattotti, *Nell'acqua*, Modena, Logoedizioni, 2016.

B. Mion, *Il Tagliamento. Immagini ed appunti sul re dei fiumi alpini*, Roveredo in Piano, Risma Edizioni, 2005

J. Pallasmaa, *Lampi di pensiero. Fenomenologia della percezione in architettura*, Bologna, Pendragon, 2011.

D. Pandakovic, A. Dal Sasso, *Saper vedere il paesaggio*, Torino, UTET Università 2009.

L. Pellegrini (a cura di), *Tagliamento, due sponde sul fiume*, Spilimbergo, Comitato Studi Tagliamento Edizioni, 2005.

T. Pericoli, *Attraverso l'albero, una piccola storia dell'arte*, Milano, Adelphi Edizioni, 2012.

A. Poggio (a cura di), *Green mobility: come cambiare la città e la vita*, Milano, Ambiente, 2018.

S. Polano, *Lubiana. L'opera di Jože Plečnik*, Milano, Libreria Clup, 1988.

C. Ratti (con Matthew Claudel), *La città di domani. Come le reti stanno cambiando il futuro urbano*, Torino, Einaudi, 2017.

P.G. Sclipa. e altri, *La Rosa erosa - studi su una comunità fra le acque*, Spilimbergo, Ellerani Editore, 1997.

D. G. Shane, *On Landscape, The emergence of Landscape Urbanism*, Harvard Design Magazine, Fall 2003/Winter 2004.

J. Simon, *L'arte di conoscere gli alberi*, Milano, Mursia Editore, 1991.

M. Venturi Ferriolo, *Etiche di Paesaggio. Il progetto del mondo umano*, Roma, Editori Riuniti, 2002.

P. Viganò, *Territori della nuova modernità*, Milano, Electa, 2005.

C. Waldheim, *The landscape urbanism reader*, New York, Princeton Architectural Press, 2006.

C. Waldheim, *Landscape as urbanism. A general theory*, Princeton, Princeton University Press, 2016.

E. Turri, *Il paesaggio come teatro*, Venezia, Marsilio, 2001.

E. Turri, *La conoscenza del territorio. Metodologia per un'analisi storico-geografica*, Venezia, Marsilio, 2002.

C. Tosco, *Il paesaggio come storia*, Bologna, Il Mulino, 2007.

AAVV, *Tiliaventum-Tiliment-Tilimint-Tagliamento*, Spilimbergo, Ellerani, 2001.

Attribuzioni testi e apparati.

La “via dei Gelsi”: percorso, via, metodo. Alessandro Gabbianelli; *Ri-composizione di un territorio.* Claudio Meninno; *Tra anelli e dorsali. La via dei gelsi e il re dei fiumi alpini.* Adriano Venudo; *Rapporti simbiotici tra i paesi rivieraschi e il fiume Tagliamento: percorsi ciclopedonali come architettura territoriale a scala minuta.* Luigi Di Dato; *Architettura e infrastruttura come modello per la riqualificazione e la rivitalizzazione urbana dei centri minori.* Claudio Meninno; *Apparati grafici.* Luigi Di Dato, Claudio Meninno, Adriano Venudo; *Storia di un albero che è storia.* Eleonora Ceschin.

Crediti delle immagini.

p. 20, 23, 24 - A. Venudo; p. 58 - Google maps; p. 60 - 91 - L. Di Dato, E. Ceschin, C. Meninno, A. Venudo; p. 97 - A. Venudo
p. 98, 99 - C. Meninno

Ringraziamenti.

Vari sono stati i contributi che hanno permesso di concretizzare dapprima la ricerca sulla “Via dei Gelsi” e il presente libro. Ringraziamo Alessandro Gabbianelli ed Eleonora Ceschin per l’attenzione ed il contributo scientifico, Michele Marangon, Barbara Medeot, Patrizia Cannas, Lorenzo Kratter per il supporto editoriale, i componenti della Giunta Comunale e degli uffici tecnici del Comune di Dignano (UD) per il merito di aver stimolato l’indagine sul territorio ed averla supportata nelle diverse fasi e infine gli abitanti di Carpacco per le preziose osservazioni.

Biografie autori.

Luigi Di Dato – Laureato in Architettura con lode allo IUAV di Venezia (2003) con una tesi di progettazione sul litorale triestino avendo come relatore il prof. arch. Alberto Cecchetto e correlatore il prof. arch. Giovanni Fraziano. Docente a contratto nel Laboratorio di Progettazione Architettonica 3 (2005-14), del Master School in Yacht and Cruise Vessels Design (2006) e collaboratore a contratto al Laboratorio di Progettazione 5° anno (2019-20) presso la Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi di Trieste. Nel 2009 ha conseguito il titolo di Dottore di ricerca in Progettazione Architettonica ed Urbana presso la Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi di Trieste con una tesi dal titolo "Ornamento, antinomie e paradossi". Nel 2010 è stato nominato Cultore della materia in progettazione architettonica ed urbana dall'Università degli Studi di Trieste ed attualmente insegna all'interno del Laboratorio di Progettazione Integrata della Facoltà di Architettura di Trieste. Nel 2012 ha vinto una borsa di ricerca post-doc in Architettura ed Intermodalità per lo studio e lo sviluppo delle linee guida del Polo Intermodale dell'Aeroporto Internazionale del Friuli Venezia Giulia. Iscritto all'Ordine degli Architetti della Provincia di Gorizia, socio fondatore dello studio DD\M - Di Dato & Meninno Architetti Associati con C. Meninno; fondatore e titolare dello studio professionale DD Architettura di Luigi Di Dato (2019) che si occupa di progettazione architettonica, paesaggio e design per una committenza sia privata che pubblica.

Claudio Meninno – Ha studiato architettura presso l'Helsinki University of Technology e l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, dove si è laureato nel 2003. È stato vincitore di borsa di studio nell'ambito del programma di studio itinerante Villard2 (2001). Successivamente ha approfondito i propri studi presso la Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi di Trieste dove consegue il dottorato di ricerca nel 2009 sulle tematiche dell'housing, della densità urbana e della qualità dell'abitare collettivo. Nominato Cultore della materia in Composizione e Progettazione Architettonica, presso la stessa università ha ricoperto vari ruoli di docenza e di ricerca. Nel 2013 è stato visiting professor presso la Facoltà di Architettura dell'Università di Lubiana. Ha inoltre continuato il proprio impegno nell'ambito della ricerca post-dottorato approfondendo le tematiche dell'architettura e dello sviluppo territoriale ed urbano in relazione a flussi logistici intermodali nazionali ed internazionali. Parallelamente all'impegno universitario ha svolto attività professionale dapprima come free-lance e successivamente come socio dello studio DD\M - Di Dato & Meninno Architetti Associati (2007-2019). Dal 2019 guida lo studio Meninno Architects con il quale si occupa di interventi che spaziano dalla scala urbana all'interior design attraverso le diverse scale del progetto architettonico.

Adriano Venudo - Architetto e PhD, è stato ricercatore in Architettura del Paesaggio presso il Dipartimento di Ingegneria e Architettura dell'Università degli Studi di Trieste dove attualmente insegna Progettazione del Paesaggio. Ha svolto numerose esperienze professionali nel campo della progettazione e pianificazione delle infrastrutture e del paesaggio. Ha tenuto corsi e lezioni in varie Università italiane e dal 2003 svolge attività didattica e di ricerca sui temi della progettazione del paesaggio in relazione alle reti territoriali e all'integrazione con i sistemi ambientali. Ha condotto numerose ricerche applicate in campo scientifico fra cui oltre a vari programmi nazionali e internazionali Interreg e FRA, si ricordano gli studi per il nuovo Polo Intermodale del Trieste Airport, il riassetto della rete internazionale TPL Gorizia - Nova-Gorica, lo studio per il Piano Comunale del Verde di Latisana e la riqualificazione architettonico-paesaggistica dell'ex-polveriera di Romans d'Isonzo.

Ha concentrato negli anni la propria ricerca disciplinare attorno ai temi dell'architettura per la mobilità, occupandosi di progetti e figure dell'architettura contemporanea, i cui risultati sono stati esposti alla Biennale di Arte di Venezia (2001 e 2003), Biennale di Architettura di Venezia (2002, 2004 e 2012), Biennale del Mediterraneo a Roma (2000), Biennali del Paesaggio di Porto Ercole (2001) e di Trento (2008 e 2010) e Triennali di Zagabria (2003) e di Milano (2004), e sono stati oggetto di pubblicazioni scientifiche su riviste di settore e su monografie specifiche fra cui: 5 parole sul paesaggio (in corso di pubblicazione); Laboratorio Paesaggio Latisana (2020); Apollo zero versus MUSE. Paesaggi solari (2019); Le regole del gioco. Scenari architettonici e infrastrutturali per l'aeroporto FVG (2015); LU-LUS. Landscape Urbanism (2013); Pedibus. Camminare nella Città (2011); Scritto sulla strada. Dall'infrastruttura allo spazio aperto (2010); Living-street (2004).

Finito di stampare nel mese di ottobre 2020 da GECA srl - San Giuliano Milanese (MI)
per EUT Edizioni Universitarie Trieste.