

Indice

- I LO STATO DEI LUOGHI – LE CRITICITÀ
- II L'IDEA DI PROGETTO
- III MATERIALI E TECNOLOGIE
- IV MANUTENZIONE E GESTIONE
- V MODALITÀ DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO
- VI SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA e QUADRO ECONOMICO

I LO STATO DEI LUOGHI – LE CRITICITÀ

Il concorso di idee per la riqualificazione urbanistica del centro di Codroipo fissa come obiettivo generale la definizione di “uno spazio che abbia le caratteristiche di luogo connettivo, collettivo e di socializzazione, in grado di rivitalizzare il nucleo urbano”.

Individua come aree da connettere la zona dell'attuale municipio, l'area dell'ex canonica, l'area “Fossalat” e gli spazi attigui a queste. Tali spazi devono essere connessi altresì con l'area dei giardini pubblici (ex foro boario).

Costituiscono elementi invarianti delle proposte:

- 1) la formazione di una piazza, delimitata da edifici anche nuovi che ospiteranno la sede comunale con sala consiliare polivalente al piano terra, ed ambienti da destinare a residenze, uffici, negozi e parcheggi;
- 2) nell'area dei giardini pubblici (ex foro boario) sarà prevista la demolizione del magazzino comunale e la costruzione di un edificio a più piani con piano terra passante e spazi da destinare mercatino settimanale dei prodotti agricoli locali (tipo *campagnamica*) e, occasionalmente, a fiere, manifestazioni, spettacoli viaggianti;
- 3) la valorizzazione dell'area compresa tra la chiesa di Santa Maria Maggiore (il duomo) e la vecchia canonica, con formazione di spazi verdi, di aggregazione sociale, e parcheggi;
- 4) la ridefinizione della viabilità secondo livelli gerarchici di percorrenza, integrata da opportuni elementi di arredo urbano.

Costituiscono elementi segnalati di particolare criticità:

- 1) gli edifici contigui alla sede municipale ed al duomo (ex canonica, edificio in aderenza al retro del duomo stesso, edificio adiacente al municipio destinato a banca e residenze, sala consiliare, sede di agenzia immobiliare) per i quali si consiglia o, in alcuni casi, si prescrive la demolizione, in quanto ritenuti non compatibili con il contesto urbano e/o in evidente dissonanza dal punto di vista edilizio;
- 2) la carenza di connessioni e spazi relazionali che favoriscano la rivitalizzazione dell'area centrale;

- 3) la presenza di un sistema viabilistico privo di organizzazione gerarchica degli assi e dei nodi;
- 4) l'inadeguatezza del sistema delle aree di sosta e parcheggio;
- 5) il sottoutilizzo dell'area dei giardini pubblici (ex foro boario) dovuto alla mancanza di una connessione con l'area del centro storico.

L'attuale assetto morfologico è sintetizzabile come segue.

#### 1) Il costruito

L'area progetto comprende il nucleo originario della città, feudo del territorio patriarcale, insediatosi a partire dal X secolo attorno alla chiesa e rinforzato tra il XII ed il XIII secolo con la cortina ed il sistema di fortificazioni con palizzate in legno e fosse.

Del *castrum de Quadrupio*, costruito su un pianoro rialzato artificialmente, non è rintracciabile con certezza il sito, anche se si presume che fosse ad est della Pieve, mentre la cortina, che aveva un andamento irregolare, riconducibile a un quadrilatero dagli angoli smussati, è identificabile chiaramente grazie a documenti ed a reperti archeologici. All'interno della cortina, attorno all'originaria Pieve paleocristiana e al cimitero, esistente fino in epoca napoleonica, sorgeva l'antico abitato medievale. In epoca veneta (dal 1420) il borgo si consolida e cresce a est, verso la chiesetta di San Rocco, a ovest e a sud, con il "Borgo di Sotto". La costruzione del ponte della cortina e della nuova chiesa parrocchiale datano rispettivamente 1730 e 1731. Dopo Campoformido spariscono i resti della cortina, i fossi vengono coperti e nuove costruzioni prendono il posto delle vecchie strutture. Oggi il nucleo originario è delimitato da via Italia a sud, da via Battisti ad ovest, da via Balilla ad est con le emergenze architettoniche del Duomo e delle sue pertinenze. Su tale impianto si è sovrapposto il tessuto edilizio settecentesco ed ottocentesco con le addizioni a nord, fino a via Carducci, ad est, con gli edifici delle carceri (oggi Museo) e della filanda (oggi oratorio parrocchiale) e ad ovest, con l'isolato delimitato da via Battisti, via Italia e Piazza Giardini Pubblici. Della prima metà del XX secolo è l'attuale sede municipale (ex Casa del Balilla, su progetto dell'architetto Ermes Midena) e la successione di villini ed edifici (torre della società elettrica Mangilli) in stile Art Nouveau lungo via Balilla. Agli anni '60 e '70 del '900, infine, sono riconducibili alcuni interventi edilizi oggi valutati come impattanti, sui fronti nord di via Italia ed est di via Battisti, sul retro della sede municipale.

#### 2) Il non costruito

Gli spazi non costruiti, in un tessuto denso come quello dell'area centrale di Codroipo, costituiscono, in realtà, la superficie prevalente. Sono riconoscibili quattro tipologie di spazi :

- a) il sistema delle piazze e degli spazi pubblici nell'area centrale  
Comprendono le due "piazze" in corrispondenza di "slarghi" di via Italia e via Battisti e del sagrato del Duomo. Si tratta di luoghi racchiusi completamente da fronti edificati e con elevata connotazione di centralità, anche se via Italia risulta penalizzata in quanto asse di intenso attraversamento veicolare,
- b) gli ambiti "extra moenia" dei giardini pubblici e dell'ex foro boario, nati per accogliere funzioni e luoghi tipici dell'urbanistica ottocentesca ed oggi relegati a spazi sottoutilizzati (giardini) ed indifferenziati (parcheggi, magazzino comunale),
- c) il sistema della viabilità carrabile, dei marciapiedi, dei percorsi ciclabili e delle aree di sosta veicolare, che perimetrano, di fatto, i tre grandi ambiti : nucleo storico, isolato tra Via Battisti, Via Italia e Via Carducci, ambito dei giardini e dell'ex foro boario. Si segnala il percorso che interseca l'isolato centrale, connettendo direttamente Piazza Garibaldi con via Battisti.
- d) le pertinenze scoperte degli edifici, prevalentemente private, costituite da cortili, piccoli

giardini, orti. Tali spazi sono collocati :

- sul retro dei fronti edificati compatti con tipologia di lotto allungato (fronte sud-ovest di Via Battisti e via Italia),
- all'interno di corti edificate ai margini (fronte nord-ovest e nord est di via Battisti),
- attorno agli edifici a tipologia isolata di impianto ottocentesco / novecentesco.

## II L'IDEA DI PROGETTO

L'idea che sottende la proposta progettuale è quella di valorizzazione dell'area centrale di Codroipo intervenendo su tre livelli : l'impianto urbanistico, l'accessibilità e la mobilità e le relazioni.

Ciascuno dei tre livelli partecipa all'innalzamento della qualità urbana attraverso le caratteristiche intrinseche, le funzioni assegnate e le loro interconnessioni.

Nella tavola 1 le scelte progettuali sono scomposte secondo diversi livelli di approccio, che si vanno ad illustrare.

### 1) le trasformazioni dell'impianto urbanistico

La proposta prevede la sostanziale conferma dell'attuale struttura edificata intervenendo in due direzioni :

#### a) area storica – ambito del Duomo

Diradamento dell'edificazione, attraverso alcune demolizioni che interessano edifici recenti (anni '60) posti sul fronte di Via Battisti e in adiacenza al Duomo, in accordo con gli indirizzi dati dal bando di concorso.

Il “diradamento” è finalizzato a riproporre la “forma urbis” storica, con la Pieve isolata accanto al camposanto ed al sagrato. Tale azione potrà essere ulteriormente rafforzata attraverso la realizzazione di un itinerario archeologico, utilizzando i reperti, rinvenuti a seguito di campagne di scavo, che consentano di riportare alla luce i sedimenti della cortina, delle fosse e del castrum medievale. Ai margini di questa vasta area verde, circondata da filari di cipressi che ne accentuano la “sacralità”, vengono attestati due parcheggi a raso, di prossimità ed a servizio delle funzioni centrali.

#### b) area dell'ex foro boario e dei giardini pubblici

In questo caso si prevede :

- la demolizione del magazzino comunale,
- la realizzazione di un silo di parcheggi organizzato su due livelli interrati, ciascuno con una superficie lorda di circa 6500 mq ed una capienza di 404 posti auto e 64 motocicli,
- l'utilizzo del livello a terra del silo come area attrezzata per manifestazioni, fiere e spettacoli sportivi, separato dal contesto residenziale circostante con una fitta barriera di alberature a sviluppo verticale,
- la costruzione, all'interno dell'area dei giardini pubblici, di un nuovo edificio a destinazione polifunzionale, posto su pilotis e relazionato a terra dalla struttura puntiforme, dai corpi scala e dai vani ascensore. L'edificio è posizionato all'interno dei giardini in modo da non interferire in alcun modo con le alberature esistenti; anzi, le stesse alberature non costituiscono un vincolo ma un elemento della composizione architettonica. L'edificio avrà una superficie lorda di circa 900 mq ed ospiterà le sedi

delle associazioni locali, uno spazio per incontri e piccole mostre temporanee, un caffè. Sarà realizzato con struttura in acciaio e x-lam, con tamponamenti in pannelli di legno e vetro. L'impalcato è previsto in struttura di acciaio e tavolato di iroko (per le sue caratteristiche tecnologiche di resistenza alle intemperie). Gli isolamenti sono previsti in rotoli di fibra naturale riciclata. Il fabbricato sarà quindi realizzato con materiali basso emissivi in gran parte e dovrà risultare a bassissimo consumo energetico in sintonia con i protocolli Leeds.

- la sottostante superficie a portico passante potrà ospitare il mercato di prodotti agricoli locali già attivo da alcuni anni all'interno dell'area,
- l'area dei giardini sarà riorganizzata, sotto la supervisione tassonomica di esperti botanici, con l'obiettivo di salvaguardarne l'impianto originario, valorizzare le alberature di interesse monumentale o di pregio vegetazionale e sostituire eventuali esemplari non idonei. L'area a terra, sistemata a prato e caratterizzata da due piastre a spicchio (vedi tav. 4), pavimentata con lastre di calcestruzzo integrato da fibra di vetro e graniglie assortite, consentirà una effettiva fruizione da parte della collettività, grazie ad un più agevole sistema di connessioni con il parcheggio interrato e, soprattutto, con il centro città, per mezzo di attraversamenti protetti sia a raso che ipogei (tunnel di connessione continuo dal parcheggio interrato ai Giardini).

Sarà necessario intervenire con strumenti di programmazione finanziaria / pianificazione urbanistica per accelerare un processo di riqualificazione degli edifici esistenti, prevedendo forme di compensazione / perequazione urbanistica e per fornire gli strumenti operativi per la demolizione di edifici incongrui e consentire la progressiva sostituzione / ristrutturazione pesante degli edifici esistenti, ormai inadeguati rispetto agli standard abitativi attuali, nell'ottica della sostenibilità.

## **2) la mobilità urbana**

L'attuale assetto della viabilità manifesta numerosi nodi critici e problematicità dal punto di vista di una razionale fruizione delle funzioni centrali.

Un primo aspetto, che il progetto affronta, è quello della riorganizzazione degli assi viari in funzione di una selezione e definizione gerarchica che tenga conto delle diverse tipologie di utenti.

### **a) il traffico privato di attraversamento urbano**

Attualmente il traffico in prossimità dell'area centrale è interessato :

- dalla direttrice nord est – ovest Udine-Pordenone, lungo l'asse Via Carducci – Piazza Garibaldi – Via Piave, percorso nei due sensi, con utilizzo a rotatoria dei giardini pubblici,
- dalla direttrice sud est – ovest Palmanova - Passariano – innesto SS 13, lungo l'asse Via Roma – Via Italia – Via Piave, percorso prevalentemente a senso unico verso est,
- dalla direttrice nord – sud San Daniele – Lignano, lungo l'asse via Stazione – via Vittoria – Via Balilla / Via Verdi – Via Italia - Via Latisana (SP 39), percorso, nei tratti centrali, a senso unico.

Il traffico derivante confligge con le modalità di accesso all'area centrale, soprattutto lungo assi geometricamente inadeguati (Via Balilla, Via Italia).

Obiettivo prioritario del progetto è la selezione dei flussi e la riorganizzazione degli assi e dei nodi, prevedendo la formazione di un anello distributivo che impedisca nell'area centrale flussi di traffico incongrui.

In particolare, l'anello circolatorio comprenderà :

- un tratto di via Piave, a senso unico, con sistemazione ad aiuola delle aree di risulta,
- la viabilità attorno ai giardini, sempre a senso unico,
- il tratto di Piazza Garibaldi, fino all'innesto con via Carducci, a doppio senso, per consentire l'utilizzo di via della Segheria per l'accesso al parcheggio sotterraneo,
- il tratto di Via Carducci da via Battisti fino a piazza Dante rimarrà a doppio senso, con idonea ricalibratura della sezione stradale, per consentire la formazione di pista ciclabile,
- l'intera via Balilla, utilizzata a doppio senso,
- il tratto di via Italia, all'interno dell'area progetto, a senso unico in direzione di via Latisana e di Piazza Garibaldi.

b) il traffico privato di avvicinamento alle funzioni centrali

Si tratta di una viabilità finalizzata all'accesso alle attività ed ai servizi di interesse urbano, localizzate nel centro storico, che abbisogna soprattutto di una mobilità lenta e di aree di sosta di prossimità alle suddette funzioni.

Relativamente a tale questione, il progetto prevede la realizzazione di due parcheggi pertinenziali, a favore dei residenti e delle attività economiche e dei servizi collettivi esistenti. I parcheggi attualmente esistenti lungo via C. Battisti e via Italia vengono riconvertiti ad esclusivo uso di carico e scarico e dei mezzi ai mezzi di soccorso, pubblica sicurezza, antincendio, e di dotazione degli uffici municipali.

c) trasporto extralocale pubblico su gomma

In considerazione del prossimo trasferimento della stazione degli autobus extraurbani in adiacenza alla stazione ferroviaria, sarà necessario ripensare alle movimentazioni dei mezzi pubblici, che attualmente sostano in prossimità dei giardini pubblici. A seguito di detto trasferimento, la movimentazione in entrata ed uscita degli autobus avverrà utilizzando il tratto dell'anello circolatorio via Piave – Via Carducci e le viabilità laterali di via Vittoria e via C. Battisti.

d) mobilità ciclabile

Il progetto prevede l'integrazione ed il collegamento a rete delle piste ciclabili esistenti lungo via Italia, via Carducci e via Battisti, mediante nuovi tratti fra cui quello tra via Piave e via Montenero, in frangia all'anello circolatorio.

### III MATERIALI E TECNOLOGIE

L'intervento progettuale persegue alcuni obiettivi strettamente correlati ai principi della sostenibilità ambientale:

1) *benessere urbano* : Consiste nell'eliminazione/riduzione di tutti i fattori di impatto ambientale attualmente presenti nell'area di progetto o conseguenti ai nuovi interventi previsti quali:

- a) riduzione dell'**inquinamento atmosferico** grazie ad una riorganizzazione del sistema di accessibilità veicolare ed una riconversione progressiva degli impianti di riscaldamento degli edifici. È prevista una sensibile riduzione del traffico di scorrimento, confinato lungo l'anello viario costituito da piazza Garibaldi, Via Carducci, via Balilla, via Italia.

All'interno dell'area centrale è consentito l'accesso veicolare solamente a favore dei residenti e delle attività economiche esistenti, oltre che ai mezzi di soccorso, pubblica sicurezza, antincendio, e di dotazione degli uffici municipali. La razionalizzazione del sistema dei

parcheggi grazie alla realizzazione di un contenitore multipiano interrato e di due area di sosta medio lunga a raso, favorisce una ulteriore limitazione della movimentazione veicolare all'interno dell'area di progetto, con conseguente abbattimento delle polveri sottili e dei gas di scarico. Per la mobilità veicolare si propone l'introduzione di sistemi alternativi quali il *car-sharing* e per la dotazione municipale di mezzi elettrici di ridotte dimensioni ( tipo *Birò* ) e/o a propulsione ibrida. Il centro storico dovrà risultare fruibile soprattutto da pedoni e ciclisti, potenziando adeguatamente la rete delle piste ciclabili senza che questa vada ad interferire con la mobilità pedonale. Per quanto attiene all'inquinamento prodotto dalle emissioni degli impianti di riscaldamento il regolamento edilizio comunale o il futuro piano attuativo del centro storico potranno prescrivere che le nuove costruzioni , gli ampliamenti e le ricostruzioni siano progettate prevedendo il ricorso a fonti rinnovabili per la climatizzazione, escludendo tassativamente l'uso degli idrocarburi.

- b) contenimento delle **emissioni acustiche** mediante l'eliminazione/riduzione del traffico veicolare di attraversamento (o passivo) in modo da poter raggiungere i livelli acustici ammessi dalle classi definite dalla zonizzazione acustica comunale.
- c) limitazione dell'**inquinamento luminoso** entro i parametri fissati dalla normativa regionale in materia. In particolare, l'impianto di pubblica illuminazione sarà progettato utilizzando esclusivamente luci a led o fluorescenti a basso consumo e crepuscolari. Si suggerisce altresì di provvedere, nel tempo, a sostituire i bulbi esistenti con quelli rientranti nella normativa. Il Comune di Codroipo disciplinerà la tipologia delle insegne luminose e dell'illuminazione privata attraverso apposito regolamento.
- d) superamento delle **barriere architettoniche** attraverso una progettazione volta al rispetto delle vigenti disposizioni in materia, in particolare saranno eliminati gli ostacoli orizzontali (mediante l'uso di rampe o scivoli di pendenza adeguata) e verticali. Gli attraversamenti saranno segnalati ( particolarmente per gli inabili alla vista ) per mezzo di apposita pavimentazione tattile prevista dalla normativa.
- e) ristrutturazione delle **opere di urbanizzazione** mediante riqualificazione delle infrastrutture a rete, con separazione dei sistemi di smaltimento delle acque luride da quelle meteoriche, il completamento/ristrutturazione delle reti idrica, del gas metano, elettriche e dati. I parcheggi pubblici saranno dotati di apposite vasche di desoleazione.
- f) inserimento di elementi di **arredo urbano** quali sedute, cestini portarifiuti dedicati alla raccolta differenziata minuta, illuminazione ornamentale, etc. Alcune pavimentazioni, in particolare quella riguardante l'area del parcheggio ex Foro Boario, il portico passante, sono previste in materiale carrabile ed antiinfortunistico quali la "gomma riciclata drenante"; gli stalli e gli spazi di manovra di tutti i parcheggi fuori terra saranno realizzati in asfalto drenante .
- g) potenziamento del **sistema del verde** attraverso:
  - valorizzazione dei giardini pubblici salvaguardando le alberature monumentali (ad esempio "il platano secolare") in modo da renderlo effettivamente fruibile dalla collettività;
  - formazione di un perimetro alberato di *carpini piramidali* a cintura del parcheggio interrato che costituisca filtro verso le residenze circostanti;
  - riorganizzazione dell'area intorno al Duomo con la formazione di filari di *cipressi* che delimitano l'area dell'ex canonica a ripristino degli antichi orti;
  - estensione del verde di arredo nelle aree interstiziali e lungo i viali urbani.

2) *qualità edilizia* : consiste nella riqualificazione del patrimonio edilizio esistente e nella progettazione dei nuovi fabbricati secondo i seguenti principi:

- a) **sostenibilità energetica** attraverso la progettazione delle nuove edificazioni e del recupero degli edifici esistenti volta al raggiungimento del minimo consumo energetico ottenuto attraverso l'utilizzo di materiali biocompatibili e riciclabili (isolamenti, cappotti, rivestimenti, serramenti, etc) e di produzione energetica da fonti rinnovabili (geotermia, solare termico, fotovoltaico, etc.);
- b) **benessere ambientale** attraverso una progettazione che tenga nella dovuta considerazione i principi dell'architettura bioclimatica quali l'esposizione e l'orientamento, gli aspetti igrometrici, il comfort interno, l'illuminazione naturale ed artificiale, la ventilazione e la climatizzazione, il recupero delle acque meteoriche per il fabbisogno idrico non alimentare (acqua sanitaria ed irrigua).

#### IV MANUTENZIONE E GESTIONE

È previsto l'uso di tecnologie e materiali durevoli derivanti da processi di produzione prefabbricati, industrializzati e facilmente reperibili sul mercato, avendo cura di privilegiare quelli biodegradabili/riciclabili e comunque correlati alla durata presunta della vita dell'edificio. Come previsto dalla normativa vigente ogni edificio oggetto di intervento dovrà essere fornito di proprio libretto di manutenzione per poter consentire la programmazione degli interventi nel tempo, e pertanto una più facile gestione dello stesso.

#### V MODALITÀ DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO

Gli interventi saranno disciplinati, dal punto di vista urbanistico, da un piano attuativo che individuerà le diverse modalità di intervento (formazione di comparti edificatori, unità minime di intervento UMI, attuazione diretta). Per il raggiungimento degli obiettivi di progetto il Comune coinvolgerà gli operatori istituzionali e/o privati attraverso forme di compensazione/perequazione urbanistica finalizzate a promuovere le trasformazioni urbane di maggior complessità, anche mediante cessione di diritti volumetrici. Ove necessario sarà prevista la costituzione di uno stock di edifici/alloggi disponibili "a rotazione" per favorire il recupero pesante di edifici plurifamiliari. Per la realizzazione degli interventi pubblici il Comune potrà utilizzare forme di co-finanziamento.

#### VI SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA e QUADRO ECONOMICO

L'attuazione del progetto implica l'apporto di risorse pubbliche e private, anche integrate da forme di sostegno finanziario da parte di operatori pubblici e/o privati (Cassa Depositi e Prestiti e/o Fondi Immobiliari chiusi o aperti). Gli interventi di competenza dell'Amministrazione Comunale, riferiti al budget di risorse finanziarie previsti dal bando, riguardano:

IMPORTO PRESUNTO DEI LAVORI ( COMPENSIVI DEGLI ONERI PER LA SICUREZZA)

1)	Realizzazione del Parcheggio interrato e dell'area attrezzata per spettacoli e manifestazioni all'aperto (Luna Park, Fiere, Sagre, Spettacoli sportivi) Mc 50.000 circa v/p; Posti Auto n° 404 - Motocicli n° 64	€ 5.000.000,00
2)	Realizzazione edificio polifunzionale e riqualificazione dei giardini pubblici; Mc 3.500 circa v/p;	€ 1.500.000,00
3)	Riqualificazione delle aree pertinenziali del Duomo, formazione di aree verdi a prato e alberate, creazione di percorso archeologico, parcheggi pubblici di superficie, infrastrutture a rete, pavimentazioni e arredo urbano; Mq 1.500 circa;	€ 500.000,00
4)	Riorganizzazione della viabilità di scorrimento urbano comprensiva di tutti gli elementi di segnalazione stradale, opere di adeguamento delle banchine, cordonate, aiuole spartitraffico, attraversamenti pedonali ed eventuali spostamenti dei sottoservizi.	€ 700.000,00
5)	Rifacimento ed integrazione della pubblica illuminazione utilizzando esclusivamente luci a led o fluorescenti a basso consumo e crepuscolari.	€ 300.000,00
	SOMMATORIA	€ 8.000.000,00

QUADRO ECONOMICO

A	Importo presunto dei lavori		€ 8.000.000,00
B	Somme a disposizione:		
	I.V.A. Su somme A	€ 850.000,00	
	Spese tecniche e generali ( rilievi, collaudi, compensi al RUP, etc) compresi gli oneri accessori (Contributi Previdenziali ed IVA)	€ 900.000,00	
	Espropri e asservimenti	€ 50.000,00	
	Imprevisti e arrotondamenti 2,5% su A	€ 200.000,00	
	TOTALE B		€ 2.000.000,00
	TOTALE A+B		€ 10.000.000,00