



CONCORSO DI IDEE PER LA RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA DEL CENTRO DI CODROIPO BANDO DI CONCORSO

CIG 55156770A7

RETI & STRATI

RELAZIONE**Codroipo e il Medio Friuli: un modello unitario di sviluppo sostenibile**

L'Associazione Intercomunale Medio Friuli, nata nel 2006, che investe 11 comuni dei quali quello di Codroipo svolge il ruolo di capofila, ha elaborato un Piano delle Strategie, quale modello unitario di sviluppo sostenibile, al fine di elevare la qualità della vita dei residenti, di dotarsi di maggiori servizi e polarità, di implementare la competitività del territorio e infine di favorire la collaborazione pubblico-privata.

Il Piano ha individuato nella *ruralità* l'insieme degli aspetti qualitativi e di riconoscibilità che contribuiscono a fondare l'*identità storica* del Medio Friuli. Le sue azioni, organizzate in Macro-tematiche, corrispondenti ai punti di forza e di debolezza individuati nella fase di rilievo critico, sono:

- il sistema ambientale e del paesaggio
- il sistema della mobilità
- il sistema degli insediamenti
- la verifica del modello di sviluppo.

Lo sviluppo futuro dell'ambito territoriale del Medio Friuli è individuato nella sua vocazione turistica, connessa principalmente alla sua qualità ambientale-paesaggistica e alle sue preesistenze storico-culturali e all'offerta potenziale di servizi d'area vasta, che deriva dal collegamento veloce a grandi centri territoriali e turistici (Venezia, Udine, Trieste, Pordenone, Lignano Sabbiadoro, Grado, ecc.)

Il contesto territoriale, le reti ed i paesaggi del Medio Friuli

Il patrimonio ambientale e culturale costituisce la principale risorsa di eccellenza del Medio Friuli per il suo sviluppo sostenibile fondato sull'economia dell'ospitalità, della cultura, dei servizi alla persona e dei prodotti tipici locali.

Le analisi conoscitive del sistema ambientale e paesaggistico, effettuate per la redazione del Piano delle Strategie precedentemente richiamato, hanno evidenziato la presenza di un complesso sistema di aree naturalistiche di pregio, ambiti funzionali di interesse paesaggistico, parchi pubblici, rogge e campi coltivati, centri storici e borghi rurali, beni architettonici ed archeologici. Le dinamiche in atto rilevate, evidenziano una generale tendenza a banalizzare l'identità rurale, con alterazione delle tipologie, perdita dei segni e dei significati della cultura locale.

Il Piano segnala quindi l'urgenza di elaborare specifici dispositivi normativi per il controllo della qualità degli interventi sia in ambito urbano (Piani del Colore, Piani delle facciate, Regolamenti Arredo urbano e dehors) che extraurbano in particolare per la tutela e valorizzazione delle zone di rilevante valore ambientale (tutela e salvaguardia delle risorgive e in generale delle aree protette; creazione di corridoi ecologici per il flusso fauna e avifauna; ripristino di filari e siepi del tessuto ambientale; creazione di itinerari via acqua e terra per implementare le attuali tipologie di frequentazione turistica).

I due principali paesaggi del Medio Friuli sono costituiti dalla Alta e Bassa Pianura friulana separati da una fascia di transizione fortemente antropizzata, con fenomeni di conurbazione tra i principali centri urbani posti lungo l'asse infrastrutturale costituito dalla SP65 e criticità connesse in particolare al sovraccarico delle infrastrutture viabilistiche, all'inquinamento atmosferico, alla dispersione delle funzioni (soprattutto produttive) e alla presenza di tipologie edilizie non compatibili nelle zone di espansione (cfr. Piano delle Strategie del Medio Friuli, Dossier). Questa fascia, che comprende la linea delle risorgive, divide due ambiti con caratteri completamente diversi, l'Alta e la Bassa pianura friulana, particolarmente in relazione alla differente composizione e permeabilità dei suoli.

Il paesaggio della Bassa Pianura

La Bassa Pianura friulana si presenta, in special modo nella parte non industrializzata, fortemente frammentata dal punto di vista paesaggistico. Ai centri storici di Codroipo, Bertolo, Talmassons e Castions di Strada, stratificati e strutturati lungo la direttrice costituita dalla SP 65, si contrappone un'urbanizzazione rurale sparsa con colonizzazioni agrarie antiche, strutturate su tracce di centuriazione e di viabilità di epoca romana ancora visibili, o che si concentra lungo le direttrici fluviali dando luogo a piccoli centri rurali.

A sud della linea ideale delle risorgive, è presente un'estesa area contraddistinta per il suo basso livello di antropizzazione. La zona delle risorgive si presenta certamente come la più fragile del territorio in esame, ma anche la più ricca per quanto riguarda i siti di particolare importanza. In questa zona infatti si concentrano zone di particolare interesse tutelate a vario livello: Sic, biotopi, aree di reperimento prioritario.

Il Piano non prevede interventi all'interno delle aree protette se non per migliorarne la fruizione ecocompatibile e favorire gli interventi manutentivi.

Il paesaggio dell'Alta Pianura

I territori dell'Alta Pianura sono costituiti prevalentemente da depositi alluvionali ghiaiosi di notevole spessore e di elevata permeabilità, definiti "magredi", nei quali si sviluppa una potente ed estesa falda freatica. Questo è il territorio dei *claps*, delle pietre, materia prima frammessa ai laterizi, con cui rivestire le facciate dei borghi rurali, tecnica costruttiva locale, fortemente legata al suo contesto.

Nella zona è presente una allargata rete di canali irrigui, realizzati nei primi decenni del secolo scorso, che hanno permesso di sviluppare una importante attività agricola in territori privi di corsi d'acqua perenni, proprio a causa della notevolissima permeabilità dei suoli. La grande opera di bonifica ha fatto sì che in questa parte del territorio l'agricoltura abbia avuto un notevole sviluppo, d'altro canto ha "snaturato" le caratteristiche del paesaggio, portando alla costituzione di terreni coltivabili il più possibile pianeggianti e privi di qualsiasi barriera, che si estendono in maniera vastissima (migliaia di ettari). Sono così praticamente scomparsi gli elementi caratterizzanti di queste zone, sempre state a vocazione agricola, come i boschetti, i prati stabili, le siepi, i prati alborati, i gelsi.

Il Piano prevede, ove possibile, il ripristino degli elementi tradizionali del paesaggio agricolo, per contrastarne la semplificazione e alterazione.

L'accessibilità esterna e il Piano Generale del Traffico urbano

La principale infrastruttura per la mobilità pubblica d'area vasta per il Medio Friuli è rappresentata dalla linea ferroviaria FS con le stazioni di Basiliano e Codroipo. Attualmente il servizio non è in grado di sostenere la domanda esistente dei residenti e pendolari.

Il Piano delle Strategie prevede il potenziamento della linea ferroviaria che dovrebbe assumere la funzione di metropolitana di superficie, con corse ogni 15-20 minuti, e la realizzazione di interventi di mobilità integrata con il territorio (parcheggi di scambio, servizi di noleggio auto, bici, servizio navette, car sharing) al fine di potenziarne l'accessibilità.

Come evidenziato nel Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), la posizione centrale di Codroipo rispetto alla grande viabilità nazionale e provinciale, in particolare relativamente al territorio del Medio Friuli, è all'origine dei suoi problemi di traffico. Questa posizione centrale è correlata allo stesso toponimo storico di Quadrivium, ovvero quadrivio fra un insieme di snodi stradali che fin dall'antichità romana conducevano lungo le direttrici nord – sud (da Concordia Sagittaria alle regioni del Norico) ed est-ovest (da Patavium – Opitergium a Forum Julii). La prima delle due direttrici, occupa tuttora un ruolo determinante nell'ambito del Friuli Centrale, corrispondendo all'incirca al tracciato della provinciale n. 39 "del Varmo". La seconda direttrice, malgrado la realizzazione dell'autostrada "A4 Venezia-Trieste", conserva a tutt'oggi con il nome di Strada Statale n.13 "Pontebbana" un ruolo determinante, che va continuamente aumentando.

Anche se attualmente l'ubicazione fisica dell'incrocio fra le due direttrici viarie è spostata in posizione esterna rispetto al centro cittadino, quest'ultimo conserva le tracce del suo ruolo storico di crocevia di grande direttrici viarie nella sua più interna conformazione urbanistica: è quasi evidente, infatti, la lettura di un cardo e di un decumano di origine romana nel centro storico del capoluogo, riconoscibili nei due assi formati rispettivamente dalle vie Pordenone, Piave, Italia, Roma e Duodo lungo la direttrice ovest – est e San Daniele, della Vittoria, Balilla, Candotti e Latisana lungo la direttrice nord – sud.

Da tale descrizione si possono trarre le seguenti indicazioni:

- l'originaria ubicazione storica ed urbanistica del centro storico continua ad accentrare significativi volumi di traffico lungo le tradizionali direttrici nord – sud ed est – ovest. Nel corso degli anni sessanta, per ridurre il traffico di attraversamento, sono state realizzate delle circonvallazioni stradali quasi a creare una sorta di cintura del centro storico;
- il centro storico di Codroipo, sebbene dotato di spazi veicolari piuttosto ridotti e di insufficiente spazio per la sosta, problema particolarmente avvertito nel corso del settimanale mercato del martedì, concentra alcuni importanti generatori di traffico (di tipo commerciale e direzionale, legati ad attività della pubblica amministrazione ed alla residenza);
- il Comune non è dotato di un vero e proprio servizio di autotrasporto pubblico urbano quanto piuttosto di un servizio di livello locale in grado di collegare le diverse località comunali, espletato per la gran parte dalla SAF s.p.a. di Udine ed in parte minore dalla ATAP s.p.a. di Pordenone. L'attuale capolinea di tutti i transiti è il Foro Boario, ma il Comune prevede la realizzazione della nuova stazione delle autocorriere presso la stazione ferroviaria in modo tale da integrare il trasporto di viaggiatori su strada e su ferrovia.

La città di Codroipo risulta quindi interessata da intensi flussi sia di attraversamento che diretti al centro storico, con una preferenza, sulla base della minimizzazione della lunghezza dei percorsi, per il passaggio per il centro storico. Ne risulta quindi un notevole sovraccarico della rete viaria centrale, contrapposto ad un relativamente scarso utilizzo di quella tangenziale (sud e nord).

L'analisi dello stato attuale del traffico del capoluogo, come indicato nel PGTU, propone una contrapposizione tra le due opposte esigenze degli usi terziari con gli usi abitativi, ovvero quella della corretta e coerente coesistenza di attività commerciali, direzionali e produttive da un lato, con quelle di tipo residenziale dall'altro. E ciò con particolare riferimento alle esigenze derivanti dalla particolare conformazione urbanistica del centro storico del capoluogo.

Il PGTU ha quindi proposto la redistribuzione e verifica dei flussi veicolari e la razionalizzazione delle principali intersezioni, la previsione di una rete di piste ciclabili, la verifica dei parcheggi esistenti con individuazione di quelli necessari.

La condivisione dello spazio pubblico urbano da parte di tutti gli utenti della strada, sottolinea quindi la necessità di privilegiare il pedone e la vivibilità delle aree del centro storico. Assume quindi estrema rilevanza la modalità di accesso a queste aree centrali, pedonali o prevalentemente pedonali che devono essere pensate in rete con il sistema della mobilità e della sosta.

L'area oggetto del concorso è compresa, come riportato nel PGTU tav. 1.5.2, nella zona omogenea C con una eccedenza di posti auto esistenti (+181 posti auto) e prevista (201 posti auto).

Nei pressi della locale stazione ferroviaria e nella prevista stazione delle corriere, a ridosso dell'area oggetto di concorso, è previsto un potenziamento del nodo di scambio con un considerevole aumento di parcheggi.

Come previsto anche nel PGTU, contribuisce alla gestione sostenibile degli spazi per la sosta, esistenti o di progetto, la differenziazione della tariffa, la durata della sosta (breve per i parcheggi centrali e giornaliera per quelli esterni o di scambio) e il potenziamento dell'utilizzo delle circonvallazioni, attraverso l'individuazione di percorsi che disincentivino l'attraversamento del centro storico stesso, con l'introduzione di sensi unici e circuiti chiusi.

La riqualificazione urbanistica e paesaggistica del centro di Codroipo

Alla luce delle premesse precedentemente illustrate, la riqualificazione urbanistica e paesaggistica del centro di Codroipo è strettamente connessa:

- al recupero dell'immagine storica urbana identitaria di *borgo fortificato* e dei *sistemi d'acqua* (canali, rogge);
- alla valorizzazione paesaggistica dei due paesaggi distintivi del territorio: i *claps* e le *terre delle risorgive*;
- al potenziamento del suo ruolo di *centro attrattore del Medio Friuli*;

In relazione agli obiettivi posti dal bando di concorso, la proposta "**reti e strati**" individua **5 azioni/temi progetto**, fra loro integrati al fine di riqualificare lo spazio urbano, pubblico e privato, del centro di Codroipo.

1. Recupero dell'*immagine storica di borgo fortificato*, costituito dal sistema di cortine in terra e sassi e circuiti d'acqua (rogge) circondanti il borgo, spesso tre, a difesa della pieve.

Un luogo *denso* di significati, dove la presenza di beni culturali, archeologici o architettonici, costituisce, non solo un vincolo, ma anche una risorsa per una lettura della sua stratificazione, essenziale per il recupero e valorizzazione dell'immagine storica di Codroipo. In particolare la presenza di beni archeologici, proprio nelle aree centrali, testimonia la presenza umana costante in questi luoghi fino dalla preistoria¹.

Le indagini archeologiche, effettuate nel 1995 dai Civici Musei di Udine e dalla Società Friulana di Archeologia, in corrispondenza del Duomo (F.54, N.186, 80, 190 e 191), hanno confermato la presenza di reperti ceramici di epoca medievale e rinascimentale e identificato le opere difensive dell'ex-fossato con cortina fortificata circostante il Duomo e resti di edifici annessi. Analoga traccia di un ex-fossato, con andamento nord-sud, e materiali di riempimento di età romana (reperti ceramici) è stata individuata, sempre nel 1995, nella Piazzetta G.Marconi, a seguito dei lavori di scavo per la costruzione della sede dell'INPS (1995) (F.54, N.244).

Nella piazzetta Don Vito Zoratti, a seguito dei relativi lavori di pavimentazione, sono emersi resti probabili del Castello di Savorgnan (F.54, allegato A area demaniale), in particolare muri di fondazione delle strutture murarie. La presenza di tali strutture, la loro traccia, è stata resa evidente con l'inserimento nella stessa pavimentazione in selciato di inserti in laterizio.

Recupero anche della percezione dello spazio urbano del borgo fortificato, chiuso da quinte edificate che definiscono lo spazio "interno" destinato al lavoro e alla socialità. Il

¹ La presenza umana nella zona è probabile, per le caratteristiche geoantropiche di cui si è detto, fin dalla preistoria. Recenti studi archeologici hanno messo in evidenza l'esistenza di due castellieri risalenti all'età del Bronzo medio e recente (sec. XVI-XIII a. C.) e all'età del Ferro e di un tumulo - probabilmente una tomba "a tumulo" - simile ad altre rinvenute nella zona a nord di Codroipo. Secondo le più aggiornate indagini archeologiche, che hanno sistematizzato, approfondito e sviluppato, tramite campagne di scavi e studi dei reperti, gli spunti di ricerca e ricostruzione già proposti a partire dal secolo scorso, è in epoca romana che il territorio di Codroipo risulta più fittamente popolato. Il materiale ritrovato (frammenti di terracotta, resti di strutture abitative, necropoli) fa pensare a insediamenti di tipo prevalentemente rurale già a partire dal I secolo a. C.: alcune famiglie godono di un relativo benessere (lo dimostrerebbero i resti pavimentali a mosaico di alcune villae), mentre le altre fattorie si attestano su dimensioni medio-piccole. L'unica attività produttiva di cui si può ipotizzare l'esistenza sembra essere una fornace nell'odierna Rivolto. Cfr. www.comune.codroipo.ud.it/La_preistoria_e_l'eta_romana

senso dell'essere "dentro", in un luogo protetto, costituisce proprio la chiave di lettura della proposta di questo tema progetto che, attraverso:

a. la valorizzazione dei segni d'acqua esistenti e il recupero simbolico, ma anche fisico, di quelli perduti, punta ad evocare l'immagine consolidata del luogo: il borgo fortificato di Codroipo.

b. la lettura delle permanenze e persistenze della stratificazione urbana di Codroipo attraverso sia l'uso per la pavimentazione, componente strutturante lo spazio urbano, di un materiale prezioso quale la pietra che evidenzia il *cuore*, le aree centrali del suo sistema di spazi pubblici, o di uso pubblico, urbani che la differenziazione nella sua tessitura, trama e ordito, al fine di restituire la complessità, la stratificazione passata e presente.

Nella proposta lo spazio urbano, pubblico e privato, delle aree centrali di Codroipo assume così una forte caratterizzazione, assumendo il ruolo di catalizzatore, multifunzionale in relazione ai diversi usi previsti, da piazza pubblica, a luogo per eventi e manifestazioni culturali e/o sociali, da spazio per attività ludiche (gioco, manifestazioni sportive, attività all'aperto) e attività connesse ai centri estivi, organizzati dalla parrocchia (aree private).

E' proprio la presenza degli edifici (nella proposta infatti si demolisce solo l'ex canonica e l'edificio retrostante il Duomo) che definisce l'articolato sistema di spazi urbani centrali, contribuendo ad identificare i *luoghi identitari* quali il sagrato, il giardino formale e il boschetto di gelsi, lo spazio centrale (la nuova piazza), la roggia (l'ex-fossato), i passaggi, le corti interne (piazetta Don Vito Zoratti, vicolo ex-fossalat).

2. Potenziamento del significato di *quadrivium* quale nodo centrale del sistema infrastrutturale territoriale con la ridefinizione in chiave contemporanea del ruolo della piazza, interna al centro storico, quale luogo significativo di incontro e incrocio, di passaggio e di scambio per l'intero contesto territoriale di riferimento.

Codroipo, infatti, posto in prossimità di un nodo centrale tra due principali infrastrutture di epoca romana², la *via Postumia* in direzione est-ovest e la *via per compendium Sanitaria-Noricum* in direzione nord-sud, assume naturalmente nel tempo la funzione di *mansio* (luogo di sosta e cambio cavalli) per il controllo e il servizio stradale (con offerta di servizi quali ristoro e alloggio a passeggeri e cavalli), sviluppando, in senso commerciale, l'originaria vocazione rurale di questa centuria romana e assumendo il ruolo di *pagus*, centro amministrativo minore all'interno del territorio municipale di Aquileia.

Il tema progetto è quello della riappropriazione dello *spazio della strada/piazza* posta lungo la direttrice SP65, una pausa lungo il percorso, un cambiamento del ritmo, la *sosta*,

² La presenza romana si intensifica durante il I e il II secolo a. C., soprattutto e grazie alla posizione in cui Codroipo si trova naturalmente. I Romani, infatti, dopo la conquista della regione altoadriatica, la fondazione della colonia di Aquileia nel 181 a. C. e la successiva costituzione della X Regio, Venezia et Histria, tracciano gli assi viari portanti del sistema stradale alla base del controllo militare ed economico della regione fondato sui traffici terrestri, marittimi e fluviali. L'insediamento di Codroipo si trova, come già messo in evidenza, proprio in prossimità di un nodo importante di questa vasta rete di collegamenti. Cfr. www.comune.codroipo.ud.it/La_preistoria_e_l'età_romana

3. Definizione di una *nuova immagine dei giardini pubblici – ex Foro Boario* e recupero del significato di luogo di incontro e di scambio commerciale, esterno al centro abitato.

Nell'area infatti, intorno alla metà del XIX secolo a seguito dell'eccessiva presenza di bestiame e persone nel centro abitato, dovuta ai mercati, venne realizzato un Foro Boario per lo scambio dei bovini. Nel 1845 il consiglio comunale acquistò il terreno e, nel 1848, lo trasformò in un mercato su progetto di Gio Batta Marcolini.

La forma circolare dei giardini, ancora esistente, è già presente nella pianta di Codroipo di Valentin Pantaleoni, datata 1706, dove il terreno dell'odierno giardino era occupato da una depressione – *sfuei* – utilizzata per abbeverare gli animali e viene confermata nel progetto del 1848, mentre non è certo se lo fosse il sistema di assi radiali alberati convergenti al centro.

Il Foro Boario mantenne la propria funzione sino alla Seconda guerra mondiale e negli anni Cinquanta- Sessanta fu trasformato in *giardino pubblico* con l'improprio tracciamento di nuovi percorsi e il casuale inserimento di specie arboreo-arbustive. Negli anni Novanta il perimetro circolare dell'isola è stato trasformato in parcheggio veicolare.

Fortemente alterato nelle sue componenti costitutive, il tema progetto proposto punta al recupero dell'immagine della depressione preesistente la realizzazione del Foro Boario, e quindi del *paesaggio delle risorgive o fontanili* di Codroipo.

I percorsi principali scavando il terreno, definiscono il sistema lineare delle sedute e lo spazio centrale, posto a circa un metro sotto la quota esterna dei giardini, con la fontana, che assume configurazioni diverse a seconda degli usi e delle stagioni: dalla fontana con gli zampilli a vasca d'acqua, da spazio centrale per gli eventi a pista di pattinaggio.

La fascia di bordo ripropone il paesaggio dei magredi³ con piccoli ciottoli e fioriture di fiordaliso del Friuli (*Centaurea forojuensis*) e del cavolo di palude (*Ecastrum palustre*), simbolo dell'intera zona delle risorgive, la genziana alata e varie specie di orchidee.

Le aree esterne, con formazione a prato stabile da sfalcio, accolgono percorsi e piccole attrezzature di livello locale (aree gioco, sosta, affitto bike-sharing, ristoro, informazioni turistiche, ...).

4. Progettazione e realizzazione del nuovo edificio quale fronte di definizione della *fascia di margine* dei giardini pubblici - ex Foro Boario, da adibire a sedi di associazioni, previa demolizione del magazzino comunale, come previsto dal bando di concorso.

La struttura portante, in acciaio⁴, che richiama la struttura ramificata di un albero, sostiene la *casa sull'albero*, il volume trasparente, a pianta libera 10 x 75 metri, di due piani (altezza interpiano 4 metri), degli spazi adibiti ad uffici e locali di servizio. Il piano

3 Nella formazione a magredo primitivo, prevale la vegetazione di tipo prativo magredile ovvero la copertura di erbe selvatiche ed arbusti con poche esigenze idriche, adatti a vivere su un suolo estremamente permeabile ed arido. La straordinaria ricchezza di specie vegetali, anche autoctone, di questi ambiti ha fatto sì che i magredi friulani siano costantemente monitorati a tutt'oggi anche grazie ad una legge regionale di recente pubblicazione (LR n°9 del 29 aprile 2005). Cfr. ARIA n.8 Tagliamento, Allegato A.4.1 Sintesi degli aspetti vegetazionali.

4 L'edificio è un grande prototipo, progettato "pezzo per pezzo", la sua struttura portante in acciaio si comporta come un gigantesco meccano in cui ogni singolo elemento è complice della struttura stessa. La trave principale di 15 m, è costituita da doppi tubi di opportune dimensioni quale briglia superiore e inferiore legate fra loro da una intralacciatura semplice. Tutte le membrature compresse sono composte da tubi circolari, mentre quelle sottoposte a sforzo di trazione sono composte da barre piene e i giunti della capriata sono realizzati in acciaio stampato. La soluzione strutturale si presenta sotto un doppio aspetto: i materiali e la forma. Fattore determinante nella scelta degli elementi strutturali è stata la necessità di integrare nell'ossatura tutti i servizi tecnici esterni, quali la circolazione del pubblico e dei fluidi (impianti).

terra passante, integrato nello spazio urbano circostante e caratterizzato dalla presenza dei *tronchi* strutturali, ospita lo spazio attrezzato, anche per il mercato settimanale dei prodotti agricoli locali, i due nuclei scala/ascensore e i percorsi ciclo-pedonali che, attraversando i popolamenti di salice bianco (*Salix eleagnos*), provengono dall'area dei giardini pubblici e si connettono allo spazio multifunzionale del parcheggio giardino/bosco. Il roof-garden attrezzato può ospitare eventualmente una piccola attrezzatura di ristoro con affaccio sui giardini circostanti.

La facciata esposta a Sud è caratterizzata da uno schermo metallico, un pannello con trafori circolari di diametro variabile, che regola l'irraggiamento diretto sull'edificio. La struttura autoportante, connessa all'edificio da travi aggettanti e lastre Keller, genera degli spazi esterni di relazione e fruizione. Sensibile ai cambiamenti, climatici e stagionali, e agli usi sia degli spazi interni che esterni all'edificio, la facciata può assumere colorazioni e trasparenze diverse nel tempo, segnalando la molteplicità e multifunzionalità prevista.

5. La riconfigurazione paesaggistica dell'*area già adibita ad un uso multifunzionale*, a nord dei giardini pubblici – ex Foro Boario, in relazione alle necessità/bisogni (parcheggio, mercato, luna-park, manifestazioni locali) in diretta connessione con i giardini pubblici attraverso il nuovo edificio passante (*la casa dell'albero*).

Il disegno a terra, con le sue differenti capacità portanti (aree carrabili o pedonali) e permeabilità, ripropone le molteplici forme di occupazione di suolo previste e assume configurazioni multiple in relazione all'uso specifico e alle occasioni proposte.

L'area è caratterizzata da un *bosco*, con diversi stadi di evoluzione spontanea, costituito da individui di olmo campestre (*Ulmus minor*), pioppo nero (*Populus nigra*), frassino (*Fraxinus ornus*) e carpino (*Ostrya carpinifolia*).

L'immagine che viene restituita nel tema progetto, è quella di un giardino/bosco, in grado di accogliere funzioni diverse e in diretta connessione con l'area dei giardini pubblici e con la fascia di margine.

CALCOLO SOMMARIO DEI COSTI

Tema	Azione/Tema progetto	Quantità	Costi previsti
1	Recupero immagine storica di borgo fortificato		
	<i>Demolizioni edificio ex canonica e retro Duomo</i>	6865 mc	555.916,00
	<i>Realizzazione nuovi canali d'acqua</i>	143 mq	14.300,00
	<i>Pavimentazione in lastre di pietra – spessore¹</i>	8347 mq	1.194.102,6
	<i>Pavimentazione in stabilizzato</i>	1436 mq	107.700,00
	Totale parziale 1		1.872.018,60
2	Potenziamento del nodo - il <i>quadrivium</i>		
	<i>Realizzazione nuovi canali d'acqua</i>	176 mq	17.600,00
	<i>Pavimentazione in lastre di pietra - spessore¹</i>	5834 mq	1.186.056,70
	Totale parziale 2		1.203.656,70
3	Definizione della nuova immagine dei giardini pubblici – ex Foro Boario		
	<i>Scavo percorsi e spazio centrale</i>	2101 mq	315150,00
	<i>Abbattimento/spostamento alberature esistenti</i>	17 unità	2040,00
	<i>Pavimentazione in stabilizzato (percorsi e spazio centrale)</i>	2315 mq	173625,00
	<i>Pavimentazione in lastra di pietra – spessore¹</i>	5789 mq	1157800,00
	<i>Nuove opere a verde, attrezzature (servizi, aree gioco)</i>	6514 mq	589485,20
	Totale parziale 3		2.238.100,00
4	Realizzazione della <i>Casa sull'albero</i>		
	<i>Demolizione dell'edificio comunale e realizzazione nuovo edificio con struttura portante in acciaio e vetro a pianta libera 10 x 75 metri, di due piani con altezza di interpiano di 4 metri. Schermo metallico, costituito da pannelli con trafori circolari di diametro variabile, autoportante, connesso all'edificio da travi aggettanti e lastre Keller²</i>	1500 mq	2.250.000,00
	<i>Sistemazione esterna delle aree di pertinenza</i>		
	Totale parziale 4		2.250.000,00
5	Riconfigurazione paesaggistica dell'area multifunzionale – il <i>giardino/bosco</i>		
	<i>Sistemazione delle aree con differenti capacità portanti (aree carrabili o pedonali) e permeabilità, opere a verde con piantumazione di individui di Ulmus minor, Populus nigra, Fraxinus ornus e Ostrea carpinifolia</i>	10820 mq	1.041.097,00
	Totale parziale 5		1.041.097,00
	TOTALE		8.604.872,50

1. l'utilizzo di un materiale di qualità quale la pietra in lastre e la complessità della sua posa in opera è legato alla necessità di rendere visibile il valore e la complessità delle permanenze e persistenze della stratificazione urbana insite nel sistema di spazi pubblici, o di uso pubblico, urbani del centro di Codroipo.
2. la proposta prevede la realizzazione di un edificio a due piani, aggiungendo un piano a quanto richiesto dal bando al fine di rendere economicamente sostenibile l'investimento pubblico-privato nella realizzazione dell'edificio stesso. La realizzazione di un edificio ad un solo piano con piano terra passante consentirebbe una riduzione dei costi parziali relativi al tema progetto 4 stimati in 1.000.000,00 euro.

QUADRO GENERALE ECONOMICO DI SPESA

predisposto ai sensi dell'art. 16, DPR 207/2010

a) somme a base d'asta	
a.1) lavori a misura, a corpo, in economia;	
a.2) oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta;	
Totale importo lavori	8.604.872,50
b) somme a disposizione della stazione appaltante per:	
lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura;	-
rilevi, accertamenti e indagini	8604,90
allacciamenti ai pubblici servizi	18070,20
imprevisti	-
acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi	-
accantonamento di cui all'articolo 133, commi 3 e 4, del codice	7744,40
spese di cui agli articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice:	
- incarichi interni (incentivo alla progettazione di cui all'articolo 92, comma 5)	-
- incarichi esterni (progettazione, attività preliminari, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, conferenze di servizi, direzione lavori, assistenza giornaliera e contabilità)	550.711,80
- coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione	163.492,60
spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione	38721,90
eventuali spese per commissioni giudicatrici	-
spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche	9465,40
spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici	-
I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge	1.623.072,00
TOTALE	11.024.755,64