

The background features a series of overlapping, semi-transparent circles and lines in various shades of blue, creating a complex, layered geometric pattern. The text is centered horizontally and partially overlaid by these shapes.

# **RIGENERARE LA VALCHIAVENNA**

Architettura per il turismo lento a Campodolcino





**POLITECNICO**  
**MILANO 1863**

Scuola di Architettura Urbanistica Ingegneria delle Costruzioni  
Laurea Magistrale in Architettura e Disegno Urbano

## **Rigenerare la Valchiavenna**

Architettura per il turismo lento a Campodolcino

**Relatrice:**

Prof.ssa Ilaria Valente

**Correlatrice:**

Dott.ssa Arianna Scaioli

**Laureandi:**

Alì Sbeiti 926170

Fabio Valtorta 926064

**Anno Accademico**

2020 | 2021



*“La tartaruga le disse che se lei non fosse stata lenta, se invece della sua lentezza avesse avuto il volo veloce del nibbio, la rapidità della cavalletta che copre a salti enormi distanze, o l’agilità della vespa che ora c’è e ora non c’è perchè è più veloce dello sguardo, forse non sarebbe stato possibile quell’incontro tra due essere lenti come una tartaruga e una lumaca.”*

*(Sepulveda L., Storia di una lumaca che scoprì l’importanza della lentezza)*





Partendo da un'analisi territoriale nell'area della Valchiavenna, si è voluto capire quali fossero le problematiche e le potenzialità di un territorio considerato area interna secondo la SNAI. Si è riconosciuto sin da subito nella città di Chiavenna un ruolo di polo attrattivo e propulsore dell'intera comunità montana, sia da un punto di vista demografico, sia da quello dei servizi e delle infrastrutture. L'analisi si è dunque concentrata in quei comuni che risultavano essere più marginali e svantaggiati per quanto riguarda le connessioni con il capoluogo della Valle. I comuni di cui si ha avuto una maggiore attenzione sono stati Madesimo, Campodolcino e San Giacomo Filippo. La strategia di intervento è quella di una ricucitura sostenibile, una connessione di questi ultimi tramite un percorso ciclopedonale, lento, che fosse di alternativa all'auto che oggi risulta il principale mezzo di connessione di questi territori. La scelta di un percorso che non fosse una semplice linea di connessione, ma l'occasione per rigenerare e riattivare dal punto di vista turistico e identitario un territorio con grandi potenzialità paesaggistiche e di forte identità locale. Sono state individuate quindi delle aree dismesse o poco valorizzate in prossimità del tracciato di mobilità dolce, che ricalchino il concetto di PAUSA tenendo conto del legame del territorio con l'acqua, ove il turista abbia la possibilità di riposare. Si sono individuati spazi aperti, poco valorizzati, ma con grandi potenzialità paesaggistiche e si è progettato un nuovo polo attrattivo sulle ceneri di uno storico hotel per preservare l'identità e la memoria locale.



<b>1. Aree Interne</b>		<b>5. Hydro Break</b>	
Aree interne	01	Progetto architettonico	103
SNAI	07	Programma funzionale	115
Turismo sostenibile	09	Elaborati	
<b>2. Valchiavenna</b>		<b>6. Conclusioni</b>	117
Inquadramento	15	<b>7. Bibliografia</b>	121
Analisi territoriale	19	<b>8. Sitografia</b>	125
<b>3. Strategie</b>		<b>9. Riferimenti di progetto</b>	127
Ambito e tema di progetto	47	Rifugio e Ostello Regionale	129
Obiettivi e Strategie	51	Capanna Moiry	133
Tracciato e aree di progetto	55	Scuola dell'infanzia	137
<b>4. Masterplan</b>		<b>10. Ringraziamenti</b>	141
Progetto spazi aperti	79		
Programma funzionale	81		
Progetto Lago d'Isola	85		
Progetto Lago di Prestone	89		
Progetto Gallivaggio	93		
Progetto Campodolcino	97		





**1**

**A R E E  
I N T E R N E**

## Aree Interne

Con l'espressione "aree interne" ci si riferisce a regioni geografiche considerate periferiche in termini spaziali e/o marginali in termini socioeconomici, soggette a intense forze centrifughe e caratterizzate da carenza di servizi generali e scarsa accessibilità, con forti impatti sul benessere e sulla qualità di vita della popolazione locale<sup>1</sup>. Lungo il XX secolo, mentre le aree interne sono state caratterizzate da declino demografico e spopolamento, con il 65 per cento del territorio a fronte del 33,6 per cento della popolazione residente, le pianure e le coste si sono trasformate in aggregati urbanizzati sempre più scollegati dal territorio di riferimento. Un vero e proprio processo di marginalizzazione che ha generato un calo delle attività e dell'occupazione, la contrazione della produttività e la rarefazione sociale, l'abbandono, il venir meno della tutela del suolo, la modificazione del paesaggio.<sup>2</sup> Ad una prima lettura le aree interne, quindi, sono ciò che resta una volta tolte le aree costiere, le pianure fertili e le città. Questa visione, però, fa sì che si dia a queste aree un'unitaria rappresentazione negativa. In realtà una lettura più attenta al fenomeno, invece, porta a vedere accanto ai punti di debolezza dati dal contrasto "centro-periferia", anche dei punti di forza, ad esempio questi territori sono aree meno soggette a pressioni antropiche e in molti casi sono massime in periferia e minime negli agglomerati centrali (Dematteis, 2012). Le Aree Interne rappresentano una parte ampia del Paese, circa tre quinti del territorio e poco meno di un quarto della popolazione, assai diversificate al proprio interno, distanti dai grandi centri di agglomerazione e di servizio e con traiettorie di sviluppo instabili ma tuttavia dotata di risorse che mancano alle

---

1 Meini, M. (a cura di), *Terre Invisibili: Esplorazioni sul potenziale turistico delle aree interne*, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli 2018, p. 11.

2 Meloni, B. (a cura di), *Aree Interne e progetti d'area*, Rosenberg & Sellier, 2015, p.11

aree centrali, rugosa, con problemi demografici ma anche fortemente policentrica e con forte potenziale di attrazione. E richiede attenzione al fatto che da queste aree derivano beni necessari per tutti noi: acqua, aria buona, cibo, paesaggi, cultura (Barca, 2013).

Le Aree Interne vengono definite adottando il criterio della mancanza o lontananza dai servizi essenziali. L'approccio basato sull'offerta dei servizi, sceglie come poli i comuni dotati di servizi essenziali (centri di offerta dei servizi), ossia quelli in cui l'intervento pubblico è stato determinante ai fini della vitalità del territorio. Ne consegue una classificazione dei restanti comuni in quattro fasce: aree periurbane, aree intermedie, aree periferiche e aree ultraperiferiche, in base alle distanze dai poli misurate in tempi di percorrenza (Lucatelli, 2013).<sup>1</sup> Questo approccio, però, non è sempre valido per le aree interne in zone montane, infatti ciò che rende "interni" questi territori non è solo la distanza dai grandi centri, ma anche la fragilità del territorio a causa della sua stessa conformazione morfologica. Uno studio sulla demografia della montagna europea e su quella alpina in particolare (Moss, 1996; Cipra, 2007; Varotto, 2013) mostra come negli ultimi decenni si sia avviata una ripresa demografica in aree interne che nei decenni precedenti avevano subito uno spopolamento. Si tratta di un processo di reinsediamento ancora limitato nei numeri, ma che rivela un nuovo modo di vedere la montagna interna, non più come uno spazio marginale, quanto piuttosto come luogo dotato di condizioni di vita attrattive e di risorse locali che possono dare reddito e occupazione. Questo dato però nasconde che quasi la metà del territorio alpino, quello più interno, meno densamente abitato e che più di altri è a forte

---

<sup>1</sup> Meloni, B. (a cura di), *Aree Interne e progetti d'area*, Rosenberg & Sellier, 2015, p.12

rischio di desertificazione, non è stato interessato dalla ricerca. In queste condizioni si trova tuttora un'area di circa 22000 Km<sup>2</sup> che equivale al 18 per cento del Nord Italia. In tutti questi territori si presentano tre gravi criticità. La prima è che circa un milione di abitanti che oggi vi risiedono non sono più in grado di continuarvi ad abitare a causa delle condizioni di marginalità e di isolamento che limitano di fatto i loro diritti di cittadinanza. La seconda è che in questi territori ci sono ingenti risorse agrarie, idriche, forestali, ambientali, paesaggistiche e culturali poco o male utilizzate, che potrebbero contribuire in modo non indifferente all'occupazione e alla ricchezza a livello nazionale. Infine la terza grave criticità è, come si accennava prima, la fragilità del territorio, con versanti instabili, dove la cura degli abitanti è indispensabile per ridurre rischi idrogeologici e idraulici che minacciano il fondovalle e le antistanti pianure urbanizzate<sup>1</sup> (Dematteis, 2011).

---

<sup>1</sup> Meloni, B. (a cura di), *Aree Interne e progetti d'area*, Rosenberg & Sellier, 2015, p. 59-60

## SNAI

SNAI è una sigla che indica la Strategia Nazionale per le Aree Interne, ovvero uno strumento che regola politiche nazionali innovative per lo sviluppo e la coesione territoriali. L'obiettivo che viene dichiarato dall'Agenzia per la coesione territoriale, organo amministrativo che gestisce fondi e iniziative legate alla SNAI, dichiara che l'obiettivo di queste politiche deve essere "il contrasto della marginalizzazione e dei fenomeni di declino demografico".<sup>1</sup> Sui territori fragili la strategia nazionale punta ad intervenire investendo sulla promozione e sulla tutela della ricchezza del territorio e delle comunità locali, mirando a valorizzare le risorse naturali e culturali, creando nuovi circuiti occupazionali e nuove opportunità per gli abitanti. Il procedimento di selezione dei progetti e stanziamento dei fondi si articola in tre differenti fasi: una prima fase di selezione di aree attraverso un'istruttoria pubblica; una successiva fase di stesura e approvazione di progetti sociali, culturali, sportivi economico-finanziari ed architettonici; ed infine segue la stipulazione di un "Accordo di Programma Quadro" attraverso cui le Amministrazioni Centrali, le Regioni e i territori assumono gli impegni per l'attuazione degli obiettivi definiti nelle strategie d'area.

Ad oggi le aree selezionate dalla SNAI sono 72; ne fanno parte complessivamente 1077 comuni per circa 2.072.718 abitanti. Il totale delle risorse nazionali messe a disposizione è pari ad oltre 591 milioni di euro, in aggiunta agli stanziamenti provenienti da programmi europei di matrice simile e da altri fondi, pubblici e privati.

---

<sup>1</sup> Sito Agenzia per la coesione territoriale: [www.agenziacoesione.gov.it/SNAI](http://www.agenziacoesione.gov.it/SNAI)

## Turismo sostenibile

Nel quadro della SNAI, il turismo non rappresenta che uno dei possibili sentieri di sviluppo locale, uno tra gli strumenti di potenziale valorizzazione del capitale territoriale (Ferrari, 2018): ciò nonostante, numerosi ed eterogenei territori hanno individuato nel turismo il proprio – unico o prevalente – focus strategico. Come suggerisce il Comitato Tecnico per le Aree Interne – CTAI (2017), due sono i principali indirizzi che emergono dalle strategie locali: per le aree mature gli obiettivi delle strategie turistiche attengono alla differenziazione dell’offerta e alla destagionalizzazione dei flussi mentre per molte proto-destinazioni il turismo emerge come chiave di sviluppo prioritaria, sebbene non univocamente delineata.<sup>1</sup>

Queste aree, che non godono di grandi masse di frequentatori, ma che posseggono risorse e patrimoni di indubbio interesse e che restano nascosti, non sono in grado di creare una strutturata e adeguata offerta turistica anche a causa del basso numero di visitatori che non inducono gli operatori turistici ad inserire queste risorse sul mercato, quindi oltre alla marginalità e alla perifericità si aggiunge l’invisibilità. I beni presenti non vengono conosciuti e, dunque, “tenuti nascosti” per incapacità di creare un turismo efficace che possa in qualche modo renderli noti<sup>2</sup>. Nei territori fragili il turismo non potrà essere equiparato a quello di grandi centri o aree servite, ma dovrà adeguarsi ad un tipo nuovo di turismo, quello che gli anglofoni definiscono “off the beaten track”, ovvero lontano dai sentieri battuti, per definire la scoperta di luoghi nuovi, originali o inaspettati per una vacanza, un viaggio, un weekend. Un turismo di soggiorni brevi, ma in modo più frequente, cercando di garantire un servizio esteso per

---

1 Cavuta G. e Ferrari F. (a cura di), *Turismo e aree interne: esperienze, strategie, visioni*, Aracne Editrice, Canterano (Roma) 2018, p. 93;

2 Meini M. (a cura di), *Terre invisibili: esplorazioni sul potenziale turistico delle aree interne*, Rubbettino Editrice, Soveria Mannelli 2018, p. 12

tutto l'anno puntando a dei veri e propri "city break" per spezzare la routine dei mesi di lavoro. Questo rappresenta una domanda crescente, accompagnata da un bisogno di informazione geografica volta a facilitare la fruizione di questo turismo in aree fragili, soprattutto a chi è auto-munito, ma non solo, la creazione di nuovi percorsi, tracciati, ciclovie in modo tale da garantire un'esperienza nuova, verde e sostenibile, in alternativa all'uso dell'auto. La crescita di domanda di questo tipo di esperienza turistica è nata anche di conseguenza alle modificazioni delle esigenze della domanda, influenzate da una serie di fattori esterni: la crisi economica, politica e dei consumi; la sicurezza, intesa sia come gradi di tranquillità offerta da una destinazione che come possibilità di distensione e allontanamento dal frenetico vivere quotidiano, l'opportunità di dedicare al viaggio più periodi durante l'anno, oltre che dalla globalizzazione e dalla potenza di internet.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Meini M. (a cura di), *Terre invisibili: esplorazioni sul potenziale turistico delle aree interne*, Rubbettino Editrice, Soveria Mannelli 2018, p. 12



2

**VALCHIAVENNA**





## Inquadramento

La Valchiavenna è un territorio prevalentemente montano che si trova a nord della Lombardia, in provincia di Sondrio. Pur essendo molto vicina alla Valtellina, la Valchiavenna risente molto delle influenze lariane del vicino Lago di Como. Questa Valle ospita la città di Chiavenna, che è un vero e proprio polo di servizi dell'intera valle, non a caso, infatti, è la città più sviluppata, grazie anche alla presenza di siti artistici di interesse, di collegamenti con la Valtellina a est e con il resto della regione a sud, soprattutto grazie alla presenza di una stazione ferroviaria. Il fatto che sia il polo più vivido e sviluppato della Valle è da condursi alla storia; infatti l'evoluzione del contado di Chiavenna fu diversa grazie alla posizione geografica che le permetteva di essere in contatto più immediato con la pianura padana quanto con il nord germanico. Riportando brevemente alcuni cenni storici è risaputo che la Valchiavenna nel I secolo gravitava verso la pianura padana, mentre nei due secoli successivi, si intensificò il rapporto anche con l'Oltralpe, come dicono i frammenti di terra sigillata (vasellame da cucina), provenienti dalla Gallia Orientale. Particolare importanza dovettero avere nella zona di Chiavenna l'estrazione e la lavorazione della pietra ollare, che veniva esportata a nord e a sud, già ricordata da Plinio il Vecchio. A Chiavenna, inoltre, giungeva la strada da Como. La via del lago, spingendosi dal Lario fino a Samolaco, era più frequentata di quanto non si possa pensare. Probabilmente nel II secolo fu costruita una nuova strada da Como allo Spluga e a Coira. Più incerta è l'identificazione di Tarvessede e di Cunu Aureu: forse rispettivamente Campodolcino e Montespluga. Chiavenna fu una delle forme di organizzazione comunale più precoci di tutta la Lombardia. Il comune si estendeva a coprire tutto il territorio della pieve.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Benedetti D., Guidetti M., *Storia di Valtellina e Valchiavenna: Una introduzione*, Jaca Book, Milano 1990, pp. 29-41

Per quanto riguarda le tradizioni locali, alcuni studi pongono in rilievo la presenza di dialetti edificatori che differenzierebbero la Valchiavenna dalla vicina Valtellina, questo aspetto sottolinea la forte identità di questo territorio. In sostanza la prima valle risulterebbe maggiormente influenzata dall'architettura lariana, come si può notare nella diversa tipologia dei campanili, molto più leggeri e slanciati. Inoltre anche le tradizioni locali di edilizia civile, come visibile dai resti di case e di fortificazioni, confermano l'importanza dell'uso della pietra e del legno. Senza dubbio la casa in legno rimase diffusa soprattutto nei borghi e nei villaggi, e spesso prevaleva sulla casa totalmente in pietra. Ciononostante sono numerose le tracce, soprattutto in Valtellina, ma in buona parte anche in Valchiavenna, della diffusione di edifici abilmente costruiti, con trasposizioni di caratteri dell'architettura castellana, anche nelle dimore rurali. La prevalenza delle esigenze difensive rispetto al bisogno di aria e di luce, la diffusione capillare di notevoli capacità costruttive e l'abbondanza di materiale da costruzione, furono insieme fattori che contribuirono ad accomunare le tipologie delle antiche case rurali, perlomeno dei resti giunti fino a noi. "Nel Medioevo è comunemente diffusa la casa-torre, con locali sovrapposti, senza traccia di scala interna, con finestrelle trilitiche e ampi portali a volte gemini. Da notare la diffusione di elementi litici lavorati – quasi sempre architravi o piedritti – incisi o a bassorilievo, quasi a suggellare l'importanza del materiale e le capacità dei mastri costruttori."<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Benedetti D., Guidetti M., *Storia di Valtellina e Valchiavenna: Una introduzione*, Jaca Book, Milano 1990, p. 57

## Principali vie stradali in Lombardia



## Come raggiungere la Valchiavenna

- 1 Tramite SS36, Strada statale del Lago di Como e dello Spluga  
E' possibile raggiungere la Valchiavenna tramite la SS36 da Milano, Monza e Lecco da cui essa passa.
- 2 Tramite Autostrada A4 e SS36  
E' possibile raggiungere la Valchiavenna tramite l'A4 e successivamente imboccando la SS36 da Brescia e Bergamo.
- 3 Tramite Autobus Bormio-Tirano e Treno Tirano-Milano  
E' possibile raggiungere la Valchiavenna con mezzi pubblici da Bormio tramite autobus + treno oppure da Milano fino a Tirano con fermata a Chiavenna, i comuni di San Giacomo Filippo, Campodolcino e Madesimo non risultano forniti dalla ferrovia che termina a Chiavenna per poi proseguire in direzione Tirano.

## Analisi territoriale

Da un punto di vista viabilistico e infrastrutturale, la Valchiavenna è collegata dalla strada statale 36 del Lago di Como e del Passo dello Spluga, che la collega con Lecco, Monza e Milano, in direzione sud, e la Svizzera in direzione nord. Essa risulta essere l'infrastruttura principale per raggiungere tutti i paesi della Valle, inoltre vi è la ferrovia che collega Milano con Tirano e Sondrio, che passa per la città di Chiavenna, per poi proseguire in direzione ovest, verso la Valtellina.

La Valchiavenna è suddivisa in dodici comuni. Analizzando la classificazione delle Aree Interne secondo la SNAI, si nota come sul territorio si trovi un comune, più a sud, inteso come area intermedia, ma la maggior parte dei comuni sono classificati come aree periferiche, con addirittura, 3 comuni (San Giacomo Filippo, Campodolcino e Madesimo) classificati come aree ultraperiferiche. Questi ultimi saranno l'elemento di interesse di questa ricerca. Inoltre è perfettamente intuibile consultando i dati di andamento demografico dei comuni della Valle, di cui se ne riportano alcuni. Dal 2011 al 2019, infatti, i tre comuni sovracitati sono quelli che hanno perso abitanti, rispetto al polo Chiavenna che ne ha guadagnati, seppur di un numero irrisorio.

## Tempi di percorrenza

Milano - Chiavenna  
🚗 2 h 8 min    🚆 2 h 40 min

Sondrio - Chiavenna  
🚗 1 h 15 min    🚆 2 h 13 min

Como - Chiavenna  
🚗 1 h 48 min    🚆 3 h 12 min

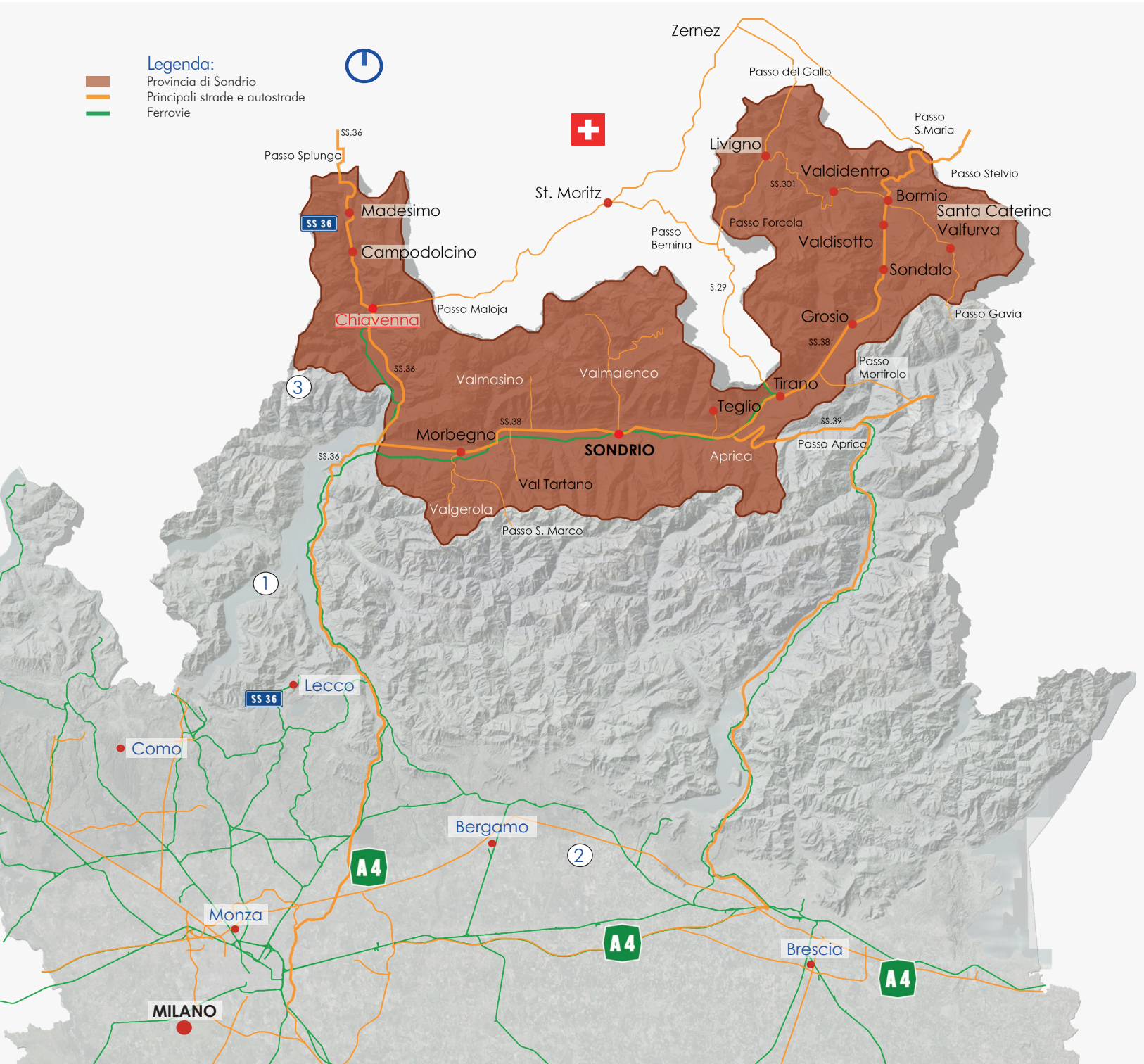
Chiavenna - Madesimo  
🚗 43 min    🚆 1 h 25 min

Campodolcino - Madesimo  
🚗 13 min    🚆 18 min

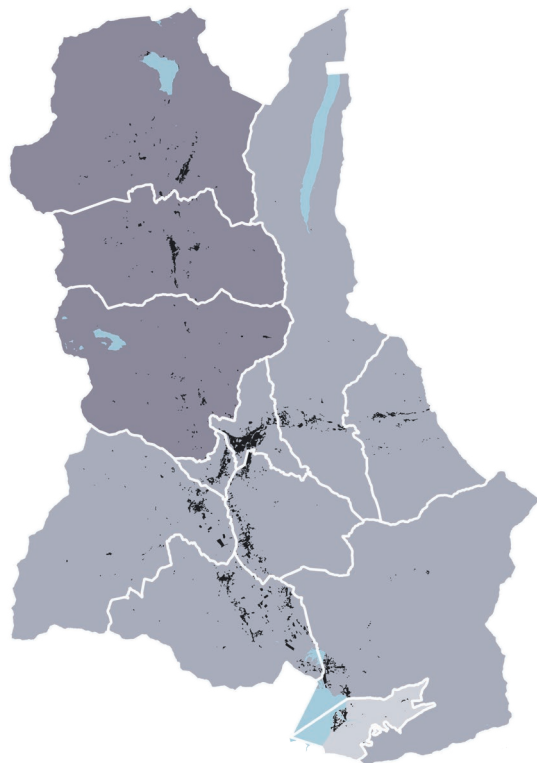
San Giacomo Filippo - Madesimo  
🚗 27 min    🚆 45 min

Legenda:

- Provincia di Sondrio
- Principali strade e autostrade
- Ferrovie



## Classificazione delle aree interne:



### Legenda:

- Tessuto urbanizzato
- Aree ultraperiferiche
- Aree periferiche
- Aree intermedie

Consultando i dati di andamento demografico dei comuni della Valle, di cui se ne riportano alcuni, risulta chiara la classificazione del territorio come Area Interna. Dal 2011 al 2019, infatti, i tre comuni sovracitati sono quelli che hanno perso il maggior numero di abitanti, rispetto al polo Chiavenna che ne ha guadagnati, seppur di non molto.

Per quanto riguarda la morfologia del territorio in oggetto, invece, dalle cartografie si può notare una forte presenza di elementi boschivi sui versanti, oltre che di pascoli e praterie concentrati maggiormente a valle. Inoltre si è voluto riportare, in percentuale, l'indice di copertura del suolo diviso per i comuni di interesse.

Il consumo di suolo rappresenta la percentuale minore: questo dato è rassicurante poiché indica la qualità degli spazi aperti e la presenza di un paesaggio per lo più naturale.

### Comune di Campodolcino



936 ab



19,30 ab/Kmq



1.071 sml

(ISTAT 01.2019)

Tra il 2011 e il 2019 la popolazione è variata di -101ab

### Comune di S. Giacomo Filippo



519 ab



5,72 ab/Kmq



522 sml

(ISTAT 01.2019)

Tra il 2011 e il 2019 la popolazione è variata di -41ab

### Comune di San Giacomo Filippo



519 ab



5,72 ab/Kmq



522 sml

(ISTAT 01.2019)

Tra il 2011 e il 2019 la popolazione è variata di +22 ab

### Comune di Chiavenna



7.319 ab



679,30 ab/Kmq



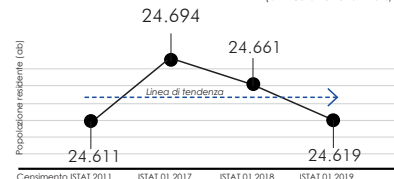
333 sml

(ISTAT 01.2019)

Tra il 2011 e il 2019 la popolazione è variata di +22 ab

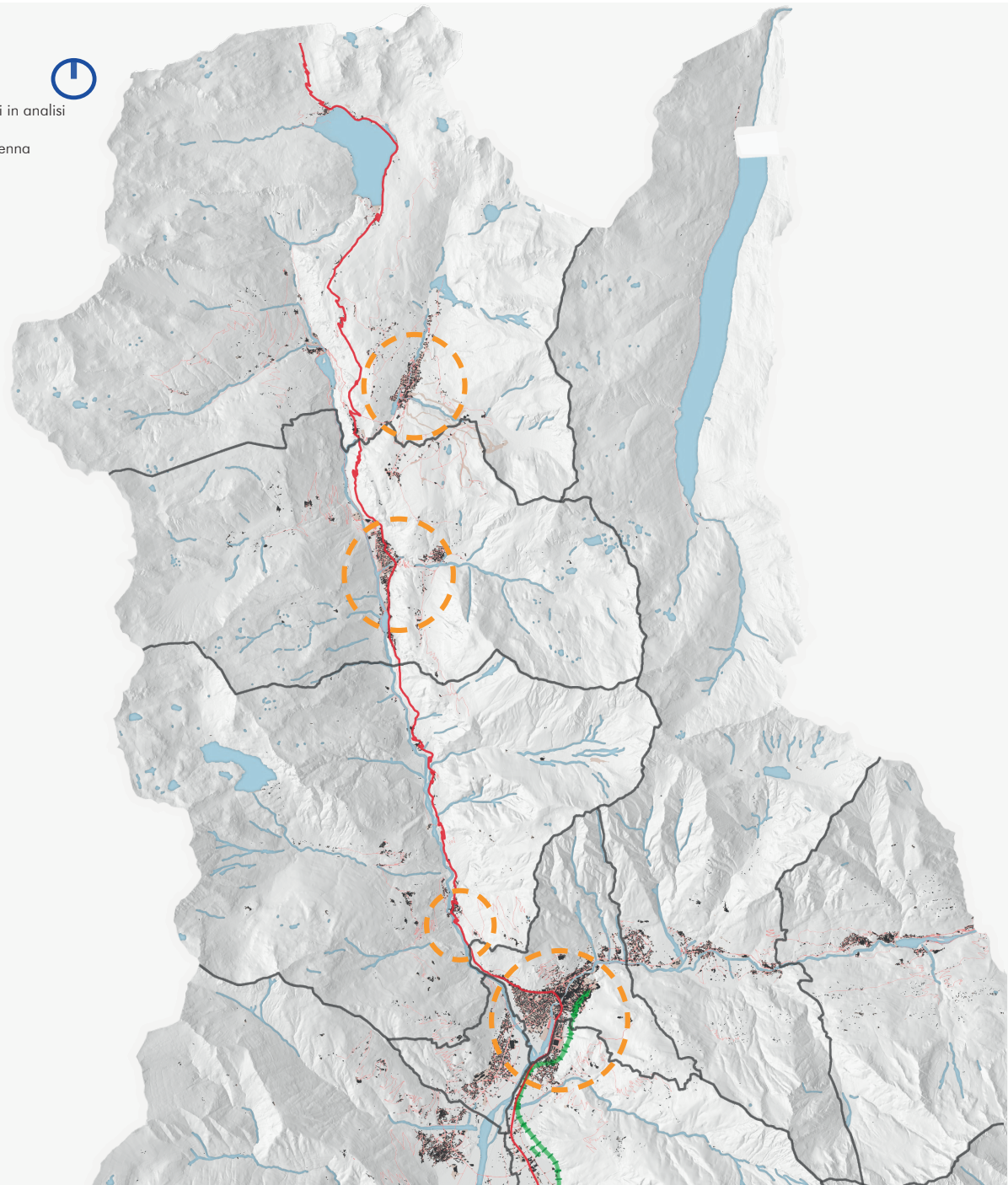
### C.M. Valchiavenna

Comuni	12
Popolazione	24.619 ab.
	(ISTAT 01.2019)
Superficie	575,34 Km <sup>2</sup>
Densità abitativa	42,79 ab/Kmq
Altitudine	490 slm
Variazione demografica	+0,03 %
	(ISTAT Censimento 2011-2018)

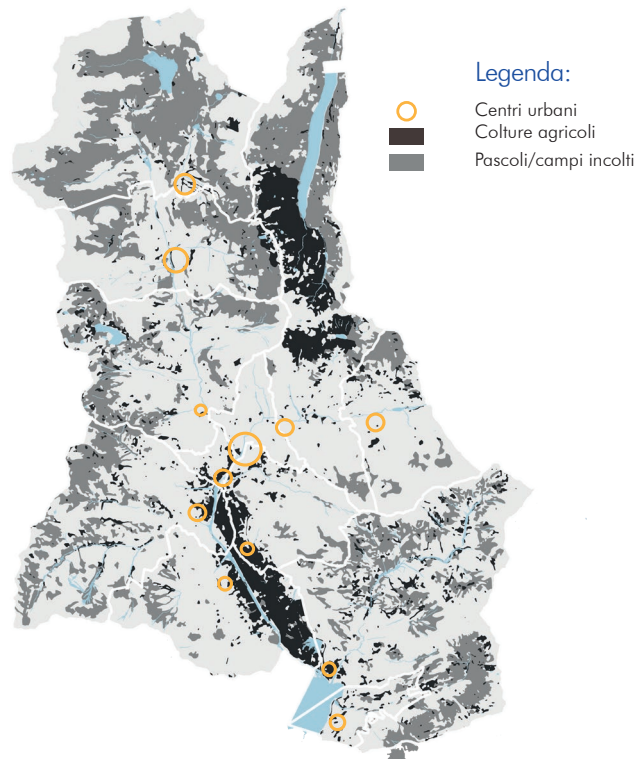
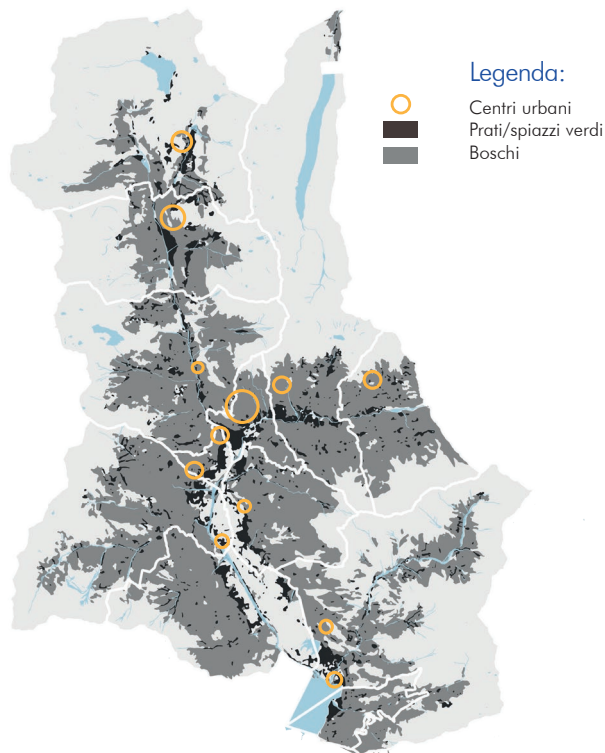


Legenda:

- Centri urbani dei comuni presi in analisi
- Valassina
- Ferrovia con stazione a Chiavenna
- Tessuto urbanizzato



## Morfologia della vegetazione:



Dagli schemi è chiara come la percentuale di aree boschive nel territorio sia prevalente, mentre quella delle aree agricole si concentra soprattutto nelle aree più a sud della Valchiavenna. Mentre a nord prevalgono soprattutto i pascoli

## Legenda:

- Colture agricole
- Pascoli
- Boschi
- Prati/spiazzai verdi
- Tessuto urbanizzato
- Valassina

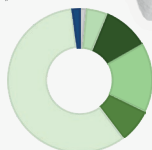
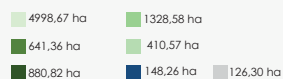


## Legenda grafici:

- Vegetazione rada o assente
- Cespuglieti
- Bosco
- Aree antropizzate
- Praterie naturali di alta quota
- Aree agricole
- Corpi idrici

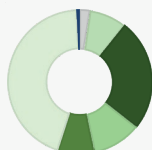
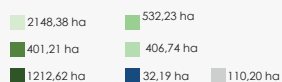
## Comune di Madesimo

Superficie comunale 8.534,56 ha  
Superficie aree protette 0,00  
Superficie aree Natura 2000 0,00



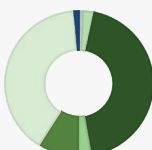
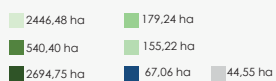
## Comune di Campodolcino

Superficie comunale 4.843,55 ha  
Superficie aree protette 2,8560 ha  
Superficie aree Natura 2000 0,00



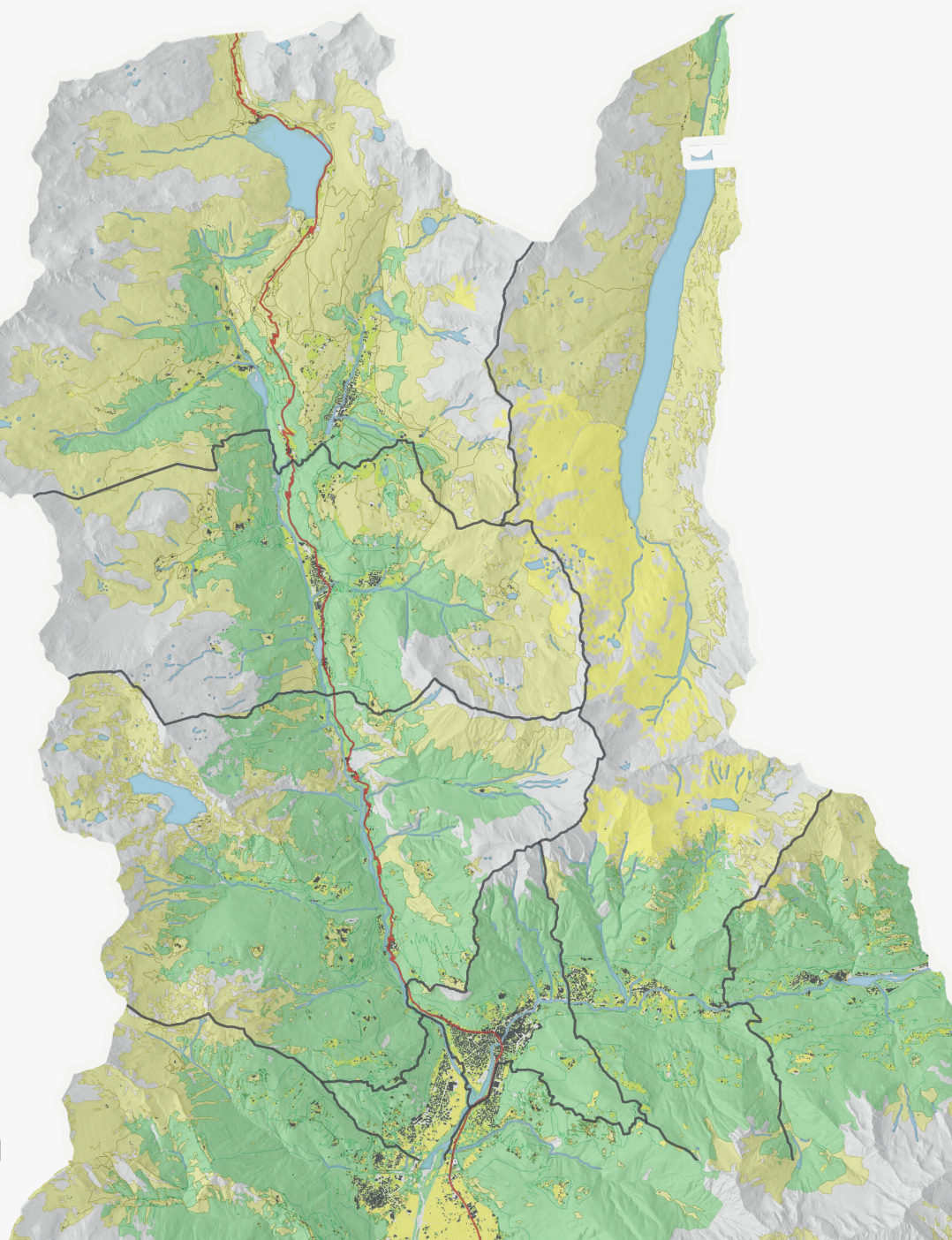
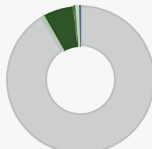
## Comune di S. Giacomo Filippo

Superficie comunale 6.128,40 ha  
Superficie aree protette 0,00  
Superficie aree Natura 2000 0,00



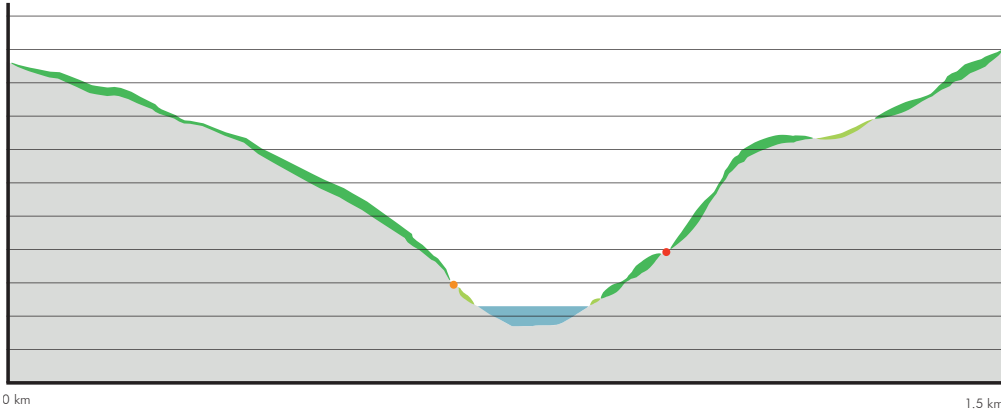
## Comune di Chiavenna

Superficie comunale 1.101,72 ha  
Superficie aree protette 28,6079 ha  
Superficie aree Natura 2000 0,00

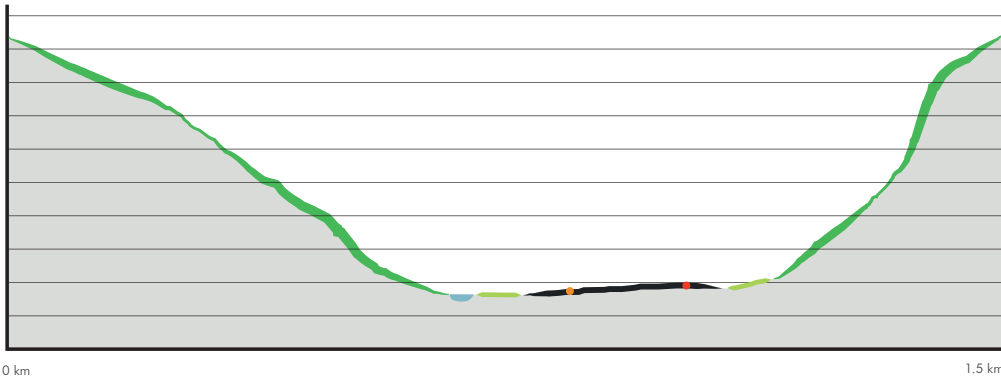




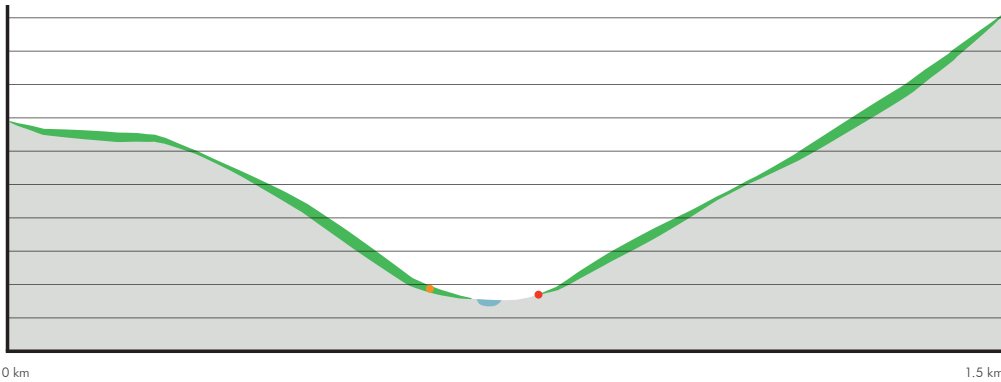
- Valassina: pianta
- Valassina: sezione
- Tracciato: pianta
- Tracciato: sezione
- Tessuto urbanizzato
- Area boschiva
- Spiazzi verdi



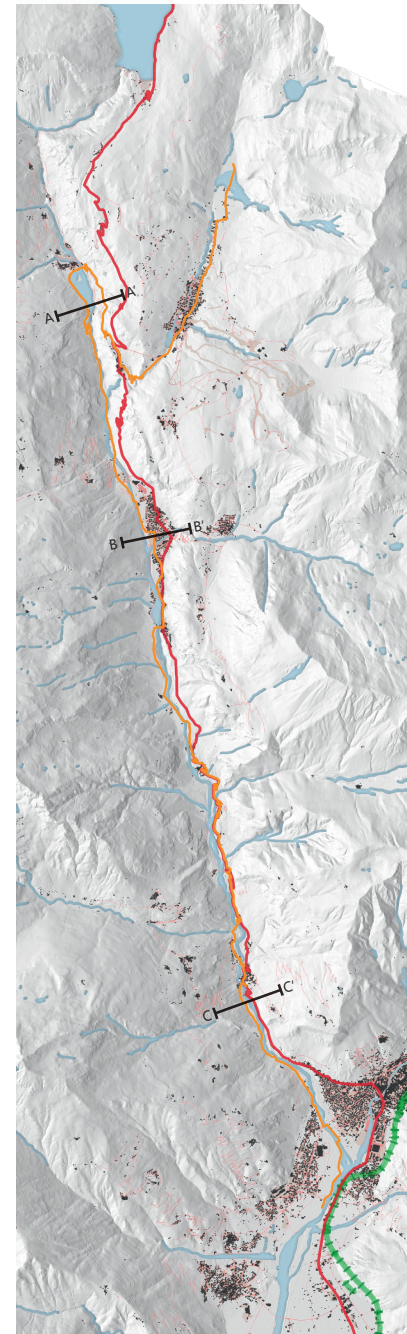
SEZIONE A-A'



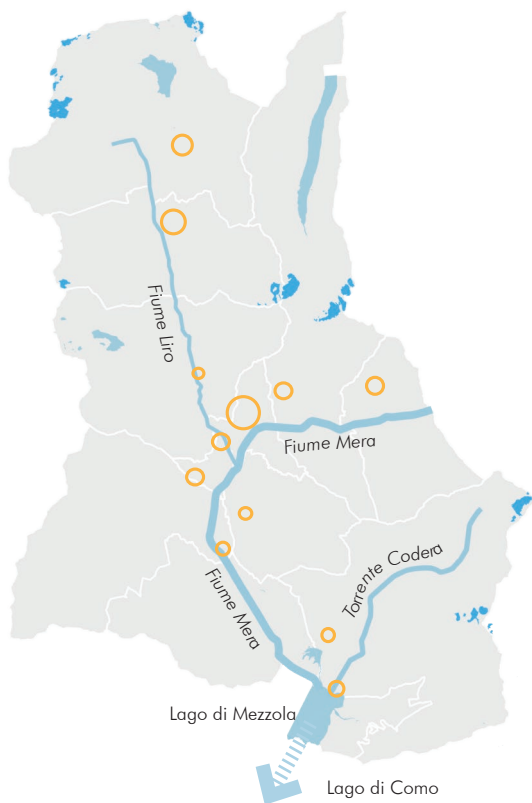
SEZIONE B-B'







SEZIONE C-C'



## Schema idrografico:



## Legenda:

-  Centri urbani
-  Fiumi
-  Laghi
-  Ghiacciai/nevai

### Fiume Liro

Lunghezza: circa 26 km  
 Nasce: Passo dello Spluga  
 Porta media: circa 0,5 m<sup>3</sup>/s  
 Sfocia: Fiume Mera

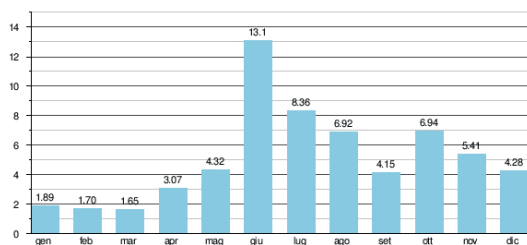
### Torrente Codera

Lunghezza: circa 17,7 km  
 Nasce: Pizzo dei Vanni  
 Porta media: circa 2,3 m<sup>3</sup>/s  
 Sfocia: Lago di Mezzola

### Fiume Mera

Lunghezza: circa 50 km  
 Nasce: Val Maroz  
 Porta media: circa 20,3 m<sup>3</sup>/s  
 Sfocia: Lago di Como

Il territorio inoltre si presenta ricco di acqua. Vi sono il fiume Mera e i torrenti Liro e Codera che percorrono tutta la valle. Inoltre il territorio è costellato da laghi alpini, tra cui Prestone (Campodolcino), Isola, di Madesimo e Montespluga (Madesimo), di Lei (Piuro), di Emet (Madesimo) e del Truzzo (San Giacomo Filippo). La presenza di acqua ha fatto sì che nel secolo scorso venissero costruite diverse dighe e centrali idroelettriche, al fine di produrre energia per il sostentamento della Valle e non solo. Inoltre, soprattutto in tempi attuali, ove il tema dell'energia rinnovabile è diventato centrale per lo scopo di preservare il nostro pianeta, questa forte presenza di siti per la produzione di energia rinnovabile rappresenta un punto di forza del territorio, il quale, appunto, è sempre stato legato all'acqua.



Portata media mensile: (in m<sup>3</sup>/s)

Fonte: Soglio 2019

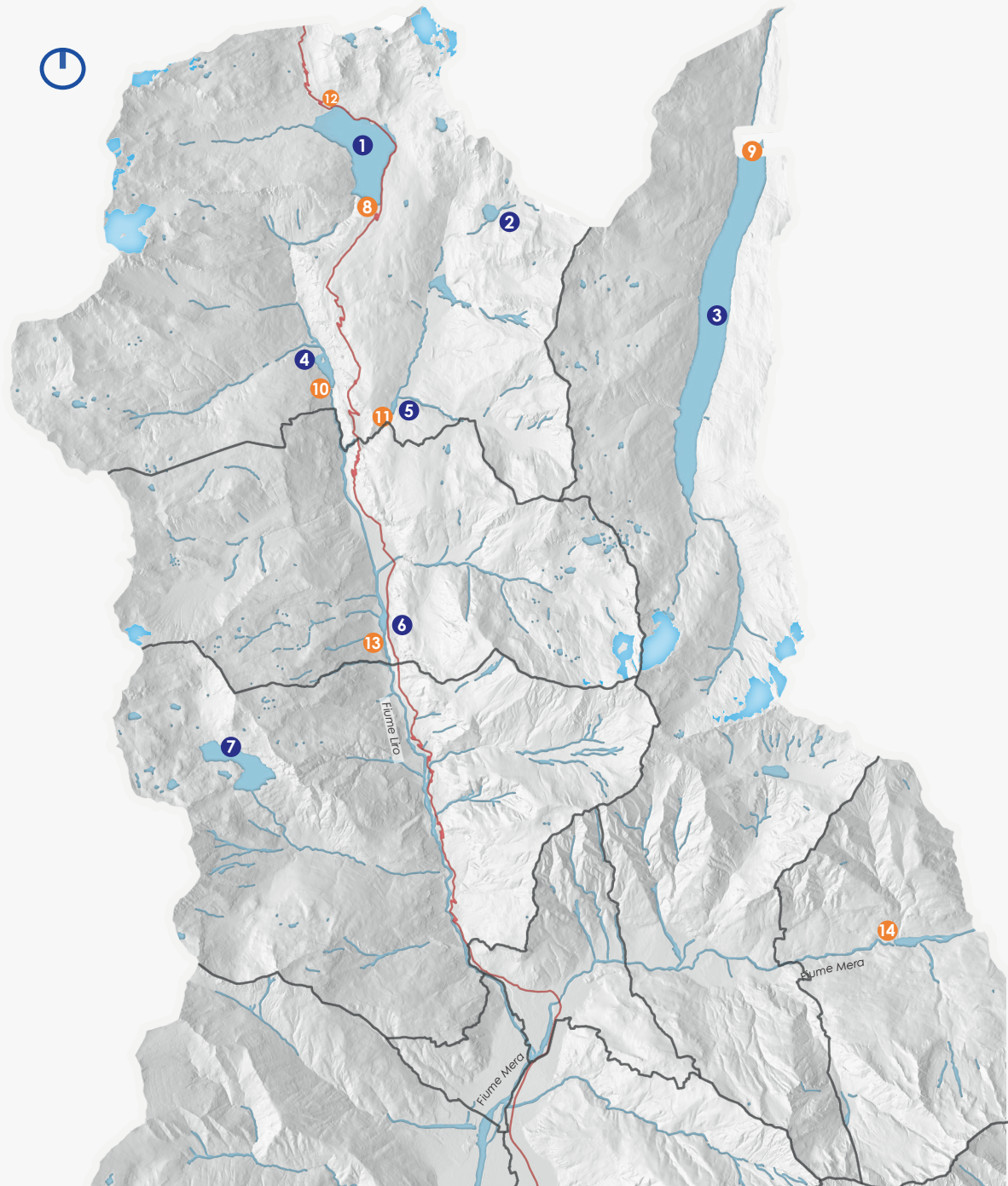
Legenda:

-  Fiumi
-  Laghi
-  Ghiacciai
-  Valassina

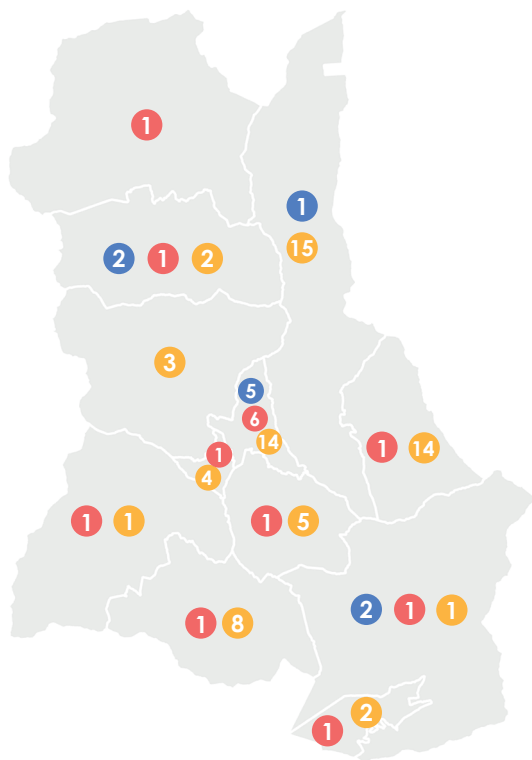
Laghi

- 1** Lago di Montespluga
- 2** Lago Emet
- 3** Lago di Lei
- 4** Lago di Isola
- 5** Lago di Madesimo
- 6** Lago di Prestone
- 7** Lago del Truzzo
- 8** Diga Cardenello (⚡) e Diga Stuetta (⚡)
- 9** Diga di ritenuta Montespluga
- 10** Diga della Valle di Lei (⚡)
- 11** Diga di ritenuta di Isolato (⚡)
- 12** Diga di ritenuta Madesimo
- 13** Diga Campodolcino (⚡Prestone)
- 14** Diga del Truzzo (⚡San Bernardo) Diga di Villa di Chiavenna (⚡Chiavenna)

(⚡) - Centrale Idroelettrica



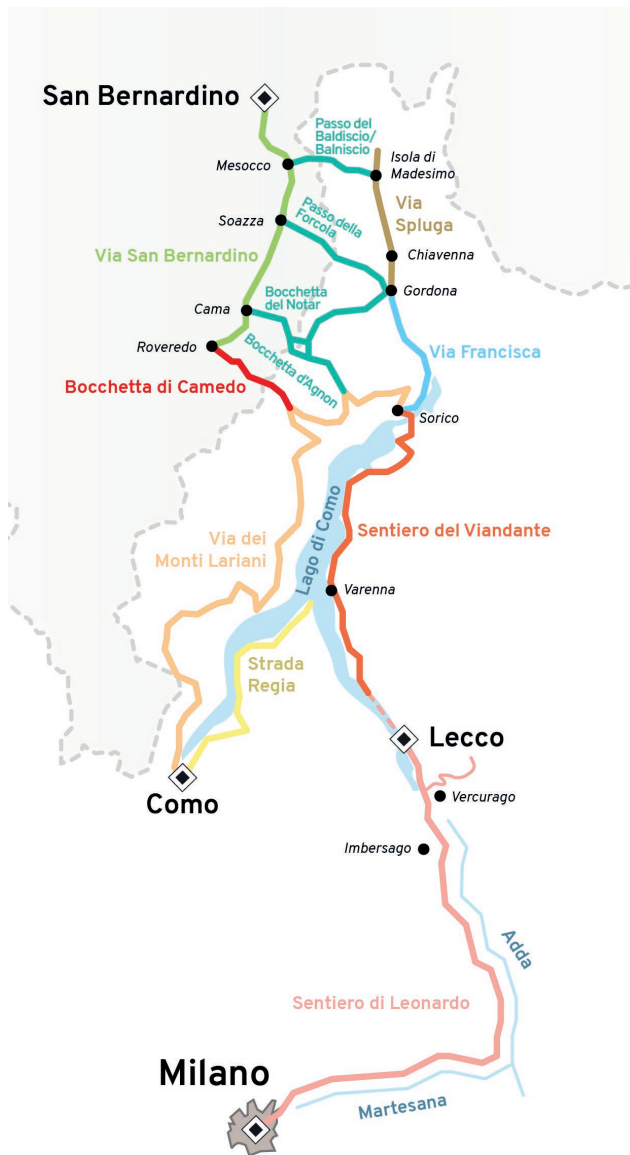
### Distribuzione patrimonio culturale:



### Legenda:

- N° Nuclei di crotti
- N° Biblioteche
- N° Musei

Infine, per quanto riguarda l'aspetto di offerta turistica di beni artistici, piuttosto che di sentieri per le escursioni, il territorio è risultato esserne ricco; ma i siti storico-artistici, al di fuori della città di Chiavenna, non sono molto frequentati e potrebbero essere coinvolti, invece, proprio da quel tipo di turismo che prende il nome di "off the beaten track", già accennato nel capitolo precedente. Il settore turistico "in senso stretto" opera con 186 unità locali, tra alberghi e ristoranti, e 507 addetti ossia incide per il 10,7% delle unità locali sul sistema economico della Valle e per il 7,9% degli addetti. La maggior parte di queste attività è concentrata nell'alta Valle San Giacomo, (in particolar modo per gli alberghi) e a Chiavenna (più ristoranti). Per quanto riguarda la ricettività alberghiera nella quale vengono ricompresi sia gli alberghi veri e propri, che le residenze turistico-alberghiere, la Valle, secondo i dati ISTAT 2006, offre un parco di 40 esercizi alberghieri con un totale di 1.974 posti letto, 909 camere e 868 bagni; si tratta di strutture che sono collocate prevalentemente nei comuni di Madesimo, Campodolcino e Chiavenna (rispettivamente 19 e 12) mentre la maggior parte dei comuni della Valle (Gordona, Menarola, Mese, Novate Mezzola, Prata Camportaccio, Samolaco e San Giacomo Filippo) sono privi di strutture alberghiere; negli anni recenti sono andate lievemente incrementando, passando da 38 alberghi con 1.896 posti letto nel 2001 a 40 alberghi e 1.974 posti letto nel 2006. percorrere la sponda orientale del Lago di Como, atterriamo piccoli incantevoli borghi, fino a giungere e immergersi in una riserva naturale.



Vi sono inoltre diversi sentieri per le escursioni. Interessante la vicina presenza con il Sentiero del Viandante a sud, ovvero un insieme di dodici sentieri uniti da un comune destino: quello di diventare uno dei cammini più belli e particolari che i viandanti hanno tracciato nel corso dei secoli. Molte le ragioni che li hanno portati ad attraversare questo meraviglioso territorio; certo è che hanno lasciato al viandante moderno un inestimabile patrimonio culturale e paesaggistico. Chi decide di intraprendere questo viaggio, scoprirà un itinerario molto vario, con tutto ciò che la natura regala: si costeggia il fiume Adda, arriviamo a percorrere brevi tratti suggestivi, della città di Lecco, per poi riprendere a riserva naturale. Si continua verso la Valchiavenna dove lo scenario diventa più alpino, fino a giungere in Svizzera.

## Legenda:



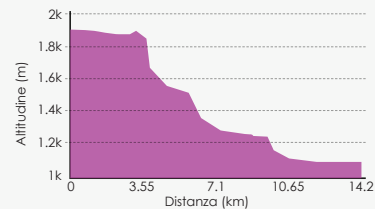
- Percorso Montespluga-Campodolcino
- Percorso Campodolcino-Chiavenna
- Valassina
- Tessuto urbanizzato

### TAPPA 01 - Da MONTESPLUGA a CAMPODOLCINO

- Montespluga 1911 m
- Campodolcino 1087 m
- 14.4 km
- 5h

Dislivello in salita: 327 metri

Dislivello in discesa: 1.167 metri

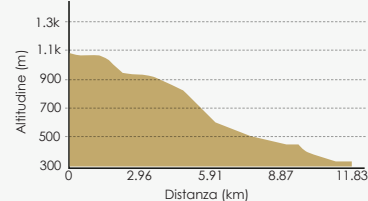


### TAPPA 02 - Da CAMPODOLCINO a CHIAVENNA

- Campodolcino 1087 m
- Chiavenna 326 m
- 13.2 km
- 3h 45m

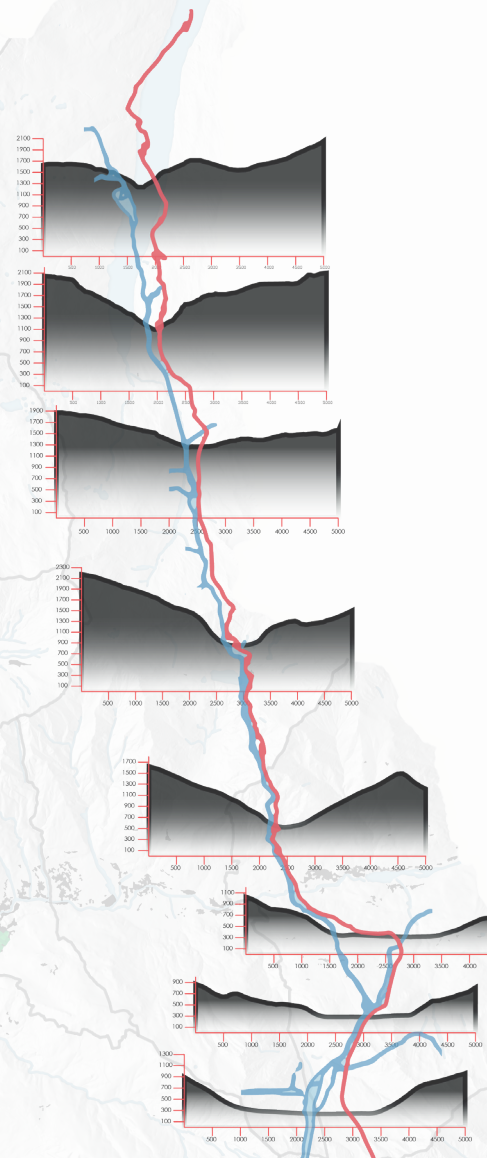
Dislivello in salita: 247 metri

Dislivello in discesa: 1.004 metri






## Schema sezioni territoriali

Attraverso l'ausilio delle sezioni è stato possibile individuare la zona di maggior interesse, che corrisponde all'avvallamento causato dai corsi d'acqua presenti lungo tutta Valchiavenna.



## Legenda:

-  Valassina
-  Ferrovia con stazione a Chiavenna
-  Tessuto urbanizzato



## Chiese

- 1 Chiesa di SS. Pietro e Paolo
- 2 Cappella Santa Maria in Sila
- 3 Chiesa di San Gregorio
- 4 Santuario di Gallivaggio
- 5 Santuario San Guglielmo
- 6 Chiesa di SS. Giacomo e Filippo
- 7 Chiesa di San Gregorio (Chiavenna)
- 8 Chiesa di San Lorenzo
- 9 Parrocchia di Sant'Eusebio

## Biblioteche

- 10 Biblioteca di Madesimo
- 11 Biblioteca di Campodolcino
- 12 Biblioteca della Valchiavenna
- 13 Biblioteca di Prata Camportaccio
- 14 Biblioteca di Mese

## Musei

- 15 Torre di San Sisto
- 16 Mu.vi.s. - Museo della Via Spluga e della Val San Giacomo
- 17 Museo/parco archeologico
- 18 Museo del mulino di Bottonera

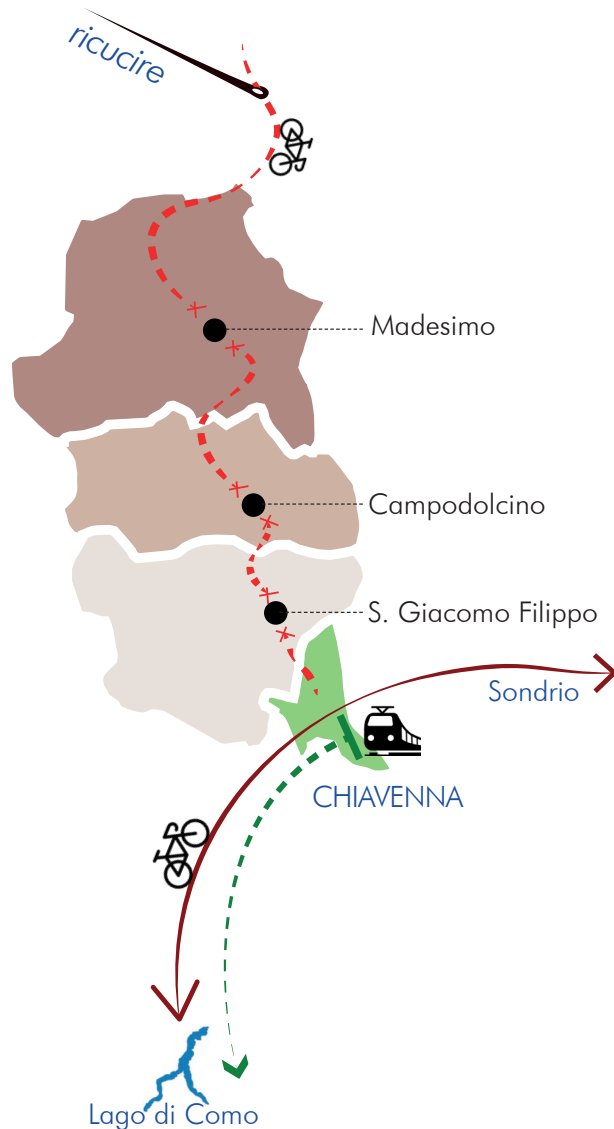




**3**

**STRATEGIE**





## Ambito e Tema di Progetto

L'intervento progettuale si innesta in Valchiavenna, valle in Provincia di Sondrio e al confine con la Svizzera: si tratta dunque di una realtà montana inserita nel piano nazionale strategico per le aree interne. Si è voluto analizzare il territorio per capire le reali problematiche che caratterizzano questa comunità e i paesi che la costituiscono. Per prima cosa si è evinto quanto il territorio sia in grado di offrire da un punto di vista turistico, grazie alla presenza di beni storico-artistici, ma soprattutto della bellezza del paesaggio che rende unici questi territori in cui la natura rimane sempre al primo piano, ma anche alla presenza di risorse enogastronomiche per cui la Valle è conosciuta. Una volta capite le potenzialità del territorio ci si è mossi alla ricerca delle sue problematiche. Innanzitutto si è riconosciuto nella viabilità un grande punto di debolezza, dal momento che le infrastrutture per la mobilità sostenibile sono pressoché assenti o servono in parte il territorio, penalizzando alcuni comuni che rimangono esclusi, per esempio dalla ferrovia. Il progetto per questo territorio si vuole sia innanzitutto sostenibile, ma anche territoriale, ovvero che vada sì a focalizzarsi su determinati luoghi piuttosto che su altri a seconda delle necessità, ma che nel suo complesso possa essere usufruibile da tutti. Un intervento territoriale in grado di potenziare l'aspetto turistico del territorio, ma al tempo stesso in grado di ricucire e rigenerare ciò che di abbandonato o scollegato vi è lungo il suo campo d'azione. Si vuole apportare un miglioramento soprattutto per gli abitanti della Valle, che si troverebbero ad avere un servizio in più e una possibilità di crescita dal punto di vista dell'economia locale legata a un nuovo tipo di turismo. Una nuova possibilità per i turisti, ma anche per gli abitanti della zona. La strategia progettuale è quella di ricucire i comuni più scollegati a Chiavenna tramite un percorso ciclopedonale, alternativo alla mobilità su gomma e quindi con uno sguardo green e sostenibile, tramite il disegno del percorso, individuando un modus operandi

per i diversi scenari che esso attraversa. Inoltre si sono individuate delle aree dismesse, ferite o non valorizzate in prossimità del tracciato da riqualificare tramite l'inserimento di attività e possibilità di semplice sosta o anche di soggiorno, che vadano a costituire delle aree di PAUSA in cui, in ognuno di essi, si esalti un aspetto legato al territorio dal punto di vista della memoria storica e identitaria del luogo, del benessere per cui la montagna e la natura sono mete ambite e anche per quanto riguarda la semplice osservazione dell'ambiente circostante. Tale attenzione si è focalizzata sul tema degli spazi aperti; infatti sono stati individuati dei luoghi all'aperto lungo il tracciato in prossimità di punti di interesse paesaggistico. In una di queste aree si è sviluppato un vero e proprio polo tramite la progettazione di un complesso con diverse funzioni legate alla PAUSA, al riposo e al relax, che va a distinguersi, come un cuore pulsante, tra gli altri spazi aperti riqualificati lungo il tracciato.



### Mobilità Dolce

- Riconnessione dei comuni più svantaggiati ai poli dei servizi principali attraverso un tracciato alternativo green e sostenibile.



### Recupero e valorizzazione

- Recupero e rigenerazione di aree dismesse, poco valorizzate o legate alla storia del luogo, limitando il consumo di suolo e rispettando il patrimonio esistente.



### Paesaggio e Territorio

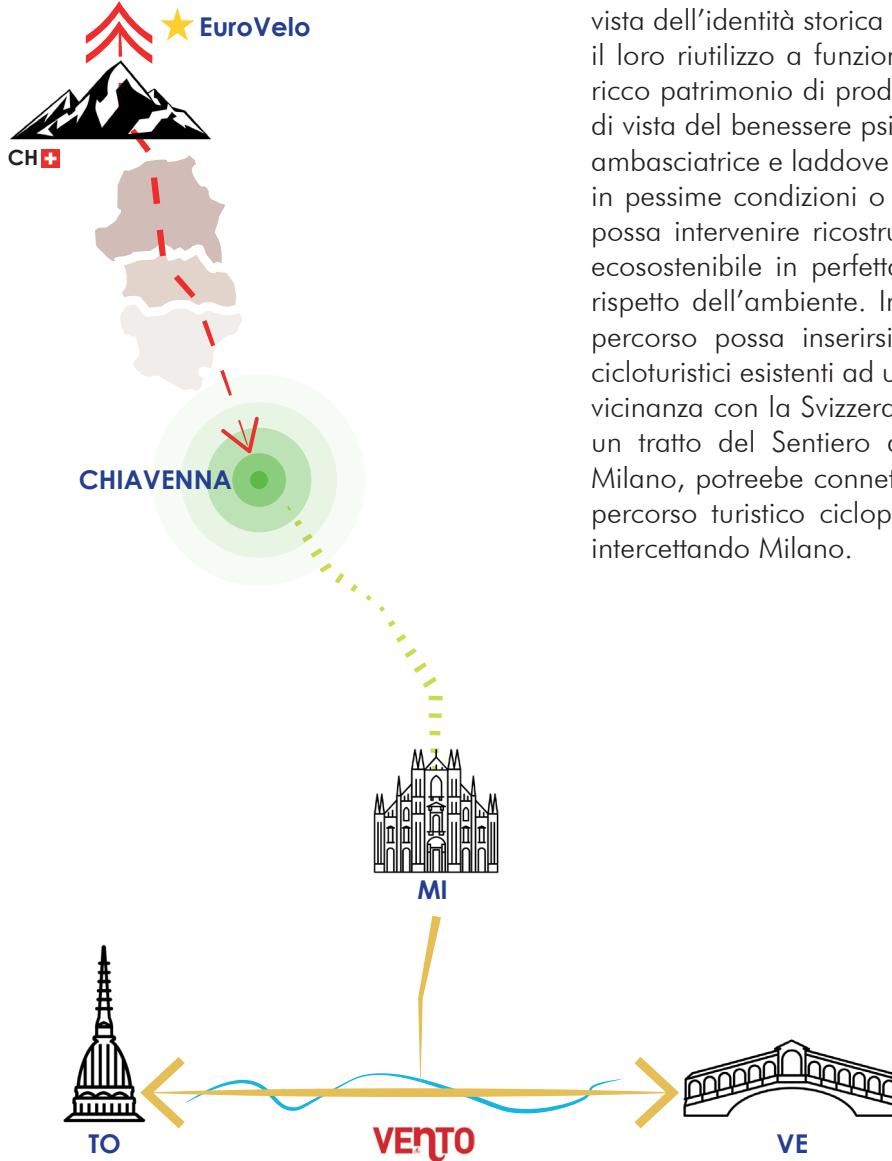
- Valorizzare gli elementi caratterizzanti del territorio e del paesaggio naturale, focalizzando l'interesse sulla produzione delle materie prime dell'enogastronomia.

## Obiettivi e Strategie

Si sono posti degli obiettivi affinché questo percorso ciclopeditone non fosse un semplice collegamento, ma un filo con uno spessore, ovvero una linea nel territorio che sia in grado di andare a creare delle miglione dal punto di vista della valorizzazione del territorio e del paesaggio naturale che il percorso attraversa, recuperando aree non valorizzate e in alcuni casi anche la memoria storica del luogo, in modo da generare un turismo lento che possa essere l'occasione per riattivare un processo di produzione locale e promozione del territorio della Valchiavenna. I principali tre obiettivi riguardano la viabilità, la valorizzazione e il recupero: ricucire per rigenerare.

Ad ogni obiettivo si è escogitata una strategia. Per quanto riguarda il tema viabilistico la strategia è appunto quella di creare un tracciato, un percorso ciclopeditone su scala territoriale che vada a ricucire il territorio ponendo attenzione ai contesti che attraversa, quando attraversa un ambito urbano avrà delle caratteristiche idonee, così come quando attraversa un ambito boschivo piuttosto che di spazi aperti, quali campi e prati, dunque si è voluta dare importanza al come si inserisce nel territorio. Come già anticipato il percorso si pone dunque anche l'obiettivo di valorizzare il paesaggio e il territorio tramite l'individuazione di punti panoramici di interesse, caratteristici del luogo, tramite la progettazione di nuove aree di sosta, in cui poter riposare all'aria aperta, avendo anche la possibilità di noleggiare o riporre la propria bicicletta, con possibilità di ricarica anche di mezzi leggeri elettrici. Questi spazi aperti individuati lungo il percorso hanno il fine di coinvolgere gli utenti per far apprezzare meglio loro le bellezze che la natura offre. Infine si è voluta dare importanza al tema dell'abbandono e della dismissione, tramite il recupero dell'area ove sorgeva l'ex Hotel Posta, a Campodolcino, da tempo abbandonato e da poco demolito, che si trova proprio lungo il percorso, la cui attenzione si è ritenuta fondamentale dal punto di



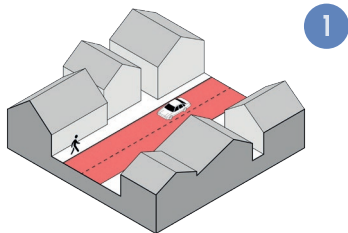


vista dell'identità storica e della memoria del territorio, attraverso il loro riutilizzo a funzioni di tipo didattico per la riscoperta del ricco patrimonio di produzione agricola, piuttosto che dal punto di vista del benessere psico-fisico di cui la montagna ne è degna ambasciatrice e laddove questi edifici, come spesso capita, siano in pessime condizioni o addirittura ridotti a ruderi e macerie, si possa intervenire ricostruendoli tramite un'architettura green ed ecosostenibile in perfetta compatibilità con il posto e in totale rispetto dell'ambiente. Inoltre si è pensato come il disegno del percorso possa inserirsi in un sistema più ampio di itinerari cicloturistici esistenti ad una scala maggiore, oltre confine data la vicinanza con la Svizzera e l'Europa. A sud, invece, percorrendo un tratto del Sentiero del Viandante, che collega Lecco con Milano, potrebbe connettersi con il progetto "VenTo", ovvero un percorso turistico ciclopedonale che collega Torino e Venezia, intercettando Milano.

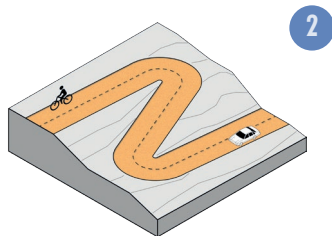
## Tracciato e Aree di Progetto

Dopo aver analizzato il territorio si sono individuate, anche grazie a dei sopralluoghi, delle aree molto interessanti da un punto di vista paesaggistico, ma che attualmente versano in condizioni di degrado, abbandono o semplicemente con grandi potenzialità, ma che non sono state valorizzate. Si è cercato di individuare una serie di spazi aperti nel tratto che da Chiavenna porta a Madesimo, attraversando i comuni che la SNAI considera aree ultraperiferiche. Il lavoro iniziale è stato quello di creare un tracciato green che collegasse questi comuni, esclusi dalla ferrovia, che fosse un percorso ciclopedonale alternativo all'uso dell'auto. Non sempre tale percorso, data la conformazione del territorio, presenta una sede propria, spesso infatti si trovano situazioni di percorso misto al passaggio delle automobili. Si sono individuate tre situazioni tipo: in ambito boschivo, nei centri abitati dove spesso l'utente deve convivere con il passaggio delle auto e in spazi verdi aperti. Per ognuno di questi casi si è cercato di fornire un abaco generico di possibili soluzioni per il percorso ciclopedonale, che va ad individuare dei tratti riconoscibili e ripetibili lungo tutto il percorso che possano dialogare con le condizioni ambientali che attraversano tramite l'utilizzo di diversi materiali e colori, o di semplici disegni al suolo che individuano il percorso, le sue direzioni, in modo che l'utente possa riconoscere il percorso e percorrerlo in sicurezza, sia che esso si trovi in centri abitati che in aree rurali e boschive.

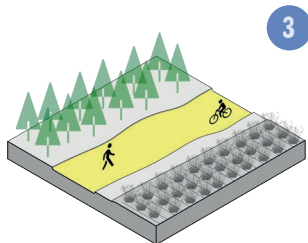
Una volta tracciato il percorso si sono individuati degli spazi aperti che andassero ad aggrapparsi al percorso e che, nonostante le loro potenzialità paesaggistiche, piuttosto che di vicinanza con siti di interesse storico artistico, allo stato attuale risultano non valorizzate.



- creazione di sistemi di traffic-calming
- adeguamento dei sensi di marcia
- soluzioni per una segnaletica cromatica in coerenza col traffic-calming



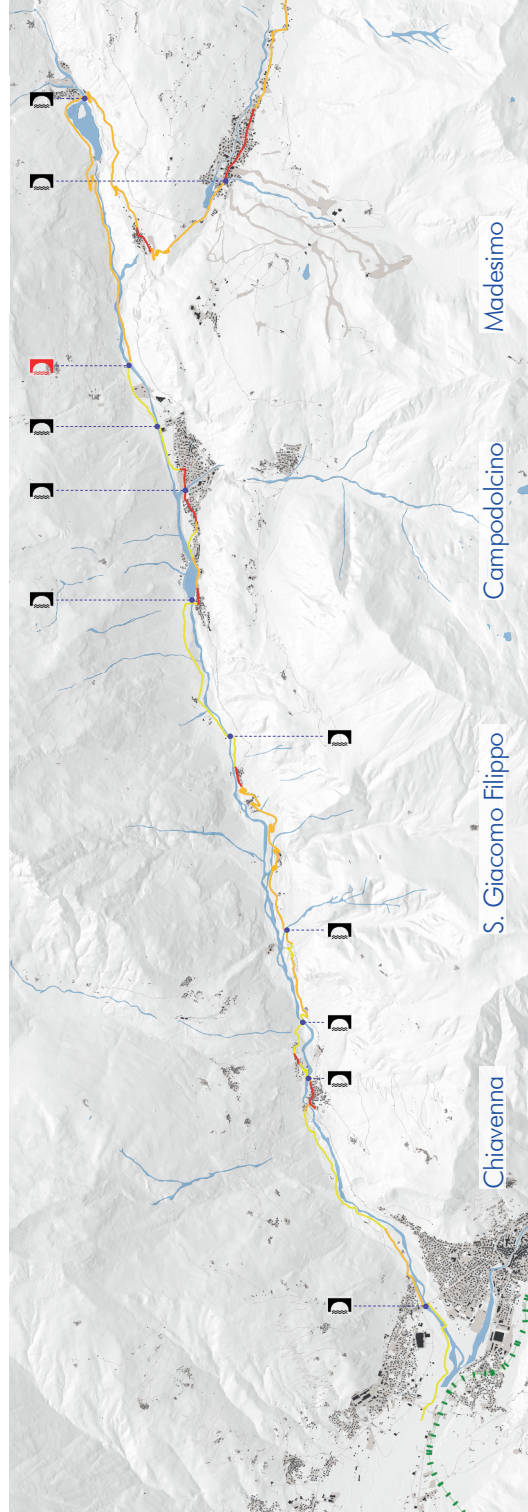
- creazione di una pista ciclopedonale in sede propria, laddove possibile o in sede riservata.
- adeguamento e messa in sicurezza degli incroci e degli attraversamenti
- soluzioni per una segnaletica univoca e uniforme



- creazione di nuovi sentieri o recupero di quelli esistenti
- adeguamento della pavimentazione
- soluzioni per l'illuminazione e per una segnaletica univoca e uniforme

### Legenda percorso:

- Attraverso il tessuto urbanizzato
- In prossimità del collegamento stradale
- Attraverso sentieri e aree rurali
- Ponti
- Ipotetico



## Valorizzare il paesaggio

- Individuazione di punti panoramici strategici, che favoriscano una maggiore consapevolezza degli elementi caratterizzanti del territorio e dei prodotti tipici del luogo

- Individuazione di spazi aperti con forti potenzialità paesaggistiche, ma fin'ora non valorizzati/utilizzati.

- Formazione di nuovi luoghi di sosta puntuali che garantiscano una piena immersione nell'ambiente e possano essere un momento di PAUSA in cui poter svolgere qualsiasi attività all'aria aperta.



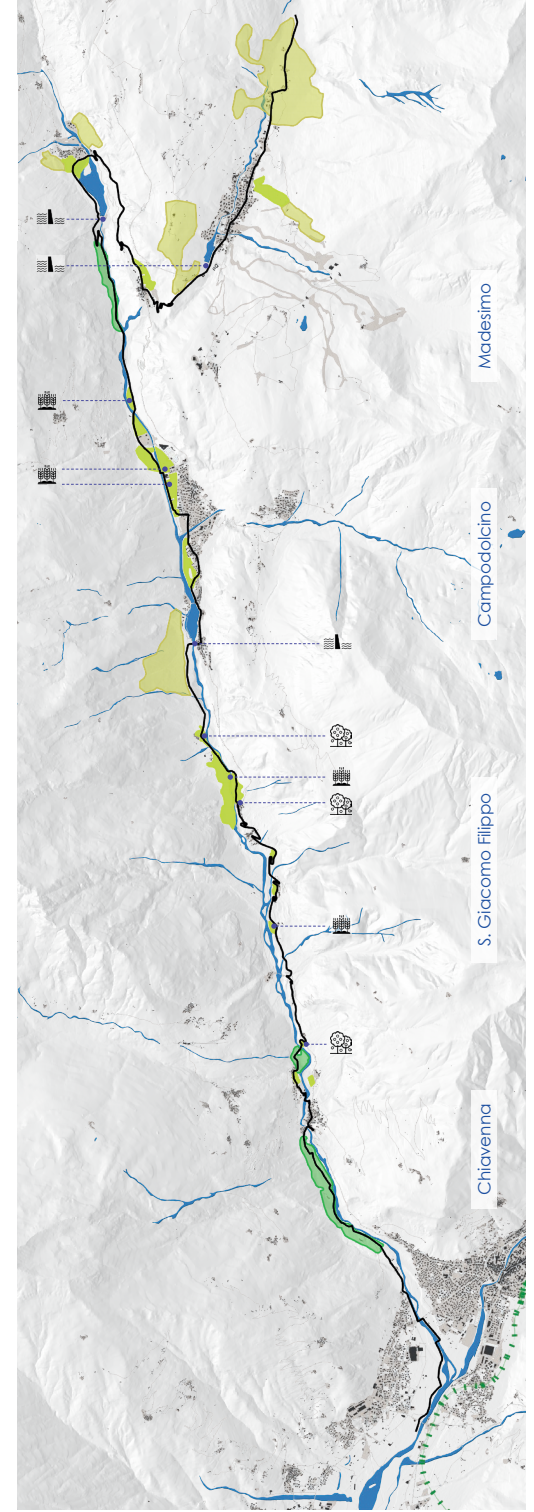
### Boschi



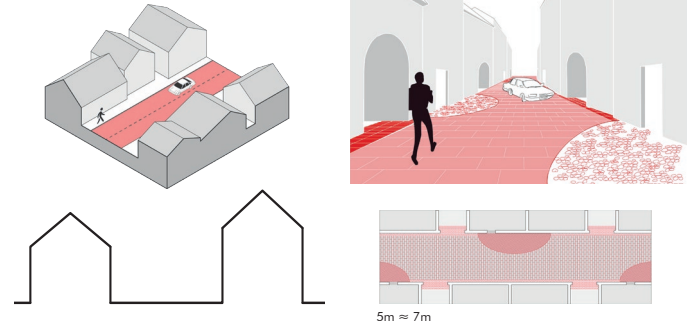
### Pascoli



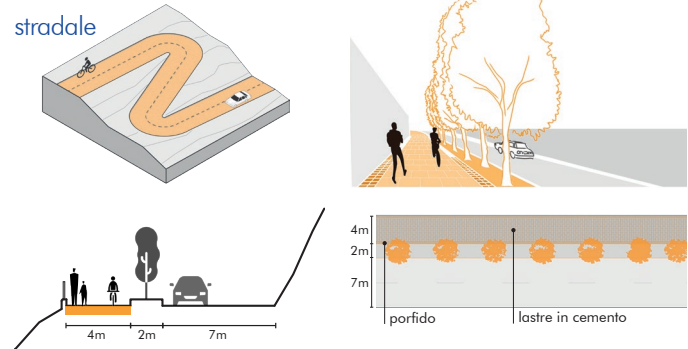
### Spiazzi verdi



### Attraverso centri abitati



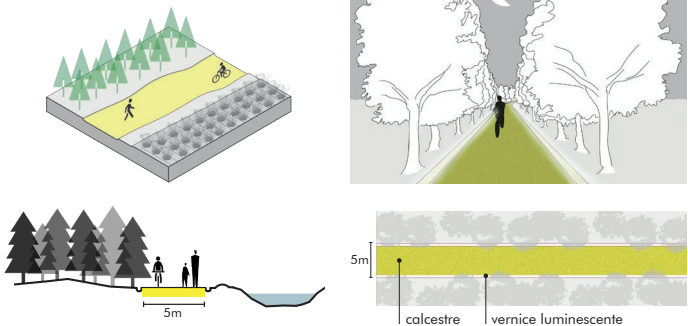
### In prossimità del collegamento stradale



### Abaco generico e possibili soluzioni

Abaco generico di possibili soluzioni per il percorso ciclopedonale, che va ad individuare dei tratti riconoscibili e ripetibili lungo tutto il percorso che possano dialogare con le condizioni ambientali che attraversano tramite l'utilizzo di diversi materiali e colori, in modo che l'utente possa riconoscere il percorso e percorrerlo in sicurezza, sia che esso si trovi in centri abitati, sia che si trovi in aree rurali e boschive.

### Attraverso sentieri e aree rurali







### Lago d'Isola

Si è individuata, in seguito ai sopralluoghi, un'area adiacente al Lago d'Isola, località di Madesimo, poichè nonostante le potenzialità paesaggistiche del luogo, tale area risulta totalmente inutilizzata, lasciata incolta. L'area è costeggiata dalla SS36 e non dista molto dal centro abitato di Isola, frazione del Comune di Madesimo. Nell'area è presente un piccolo chioschetto adibito a bar e sono state sistemate delle panche e dei tavoli. La presenza di questi elementi è stato un fattore importante per la scelta di quest'area come, futura area di sosta, di PAUSA, dell'intervento progettuale. Infatti si è ritenuto che, seppur in modo del tutto spontaneo, la collocazione di un chiosco e di alcune sedute in questo luogo, fosse indice di una frequentazione di questo spazio, seppur di passaggio.



Fotografie scattate da Ali Sbeiti e Fabio Valtorta (luglio 2021)

### Lago di Prestone

L'area adiacente il lago di Prestone, sito nella parte più a nord del Comune di Campodolcino, è sembrata fin da subito interessante grazie alla presenza di una diga e di una centrale idroelettrica, che come si è accennato nel capitolo precedente, costituiscono elementi identitari del territorio e dello storico rapporto che esso ha con l'acqua. Inoltre in quest'area è presente la piccola chiesa seicentesca di San Gregorio, che non presenta un vero e proprio piazzale antistante di rispetto. L'area nel suo complesso, nonostante la sua potenzialità, ancora una volta, non risulta per nulla valorizzata. Durante il sopralluogo sono state notate delle panchine rosse che costellavano il percorso lungo le sponde del lago e che riportavano delle scritte in dialetto locale. Questo, per chi scrive, è stato un importante segnale per appurare che vi è comunque una volontà, seppur embrionale, di valorizzazione.



Fotografie scattate da Ali Sbeiti e Fabio Valtorta (luglio 2021)



Fotografia scattata da Ali Sbeiti e Fabio Valtorta (luglio 2021)

### Gallivaggio

A San Giacomo Filippo, località Gallivaggio, vi è un Santuario, eretto tra il 1493 e il 1598, costituito da diversi corpi di fabbrica vincolati quali beni monumentali e più precisamente il Santuario, dedicato a Maria “Madre della Misericordia”, che costituisce il monumento principale e più importante, eretto in tre fasi successive a partire dal 1493 fino all’impianto attuale risalente al 1598. Fu continuamente impreziosito e valorizzato con affreschi sulla volta a botte; la torre campanaria, che con i suoi 52 metri di altezza è il campanile più alto della zona; la casa del Cappellano nelle vicinanze della torre, già esistente nel 1742, l’antica Osteria sorta nel ‘600, a livello della strada statale dello Spluga, tutt’ora funzionante, con la nuova Osteria costruita nel 1858 a pochi metri dalla precedente e ad essa perpendicolare, ora completamente dismessa e utilizzata come abitazione la cappella sulla strada statale, costruita nel 1853 su progetto dell’arch. Vanossi di Chiavenna, per consentire a chi transitava di fare qualche devozione, pur senza salire al Santuario. Nel 2018 una frana ha danneggiato il Santuario, che attualmente è in restauro. Dall’altro lato della SS36 si trova uno spiazzo, adibito a parcheggio, ma attualmente non praticabile, che culmina con uno spazio verde, al di sotto del quale scorre anche il torrente Liro. Si è dunque ritenuto fondamentale recuperare, rendendo fruibile, l’area adiacente al sito religioso data anche la sua importanza anche storico artistica, preservando la storia e la memoria del luogo, ferito da una catastrofe naturale. Anche l’adiacenza con il tracciato ciclopedonale, la presenza di una antica Osteria, del torrente Liro e di un’area verde in cui poter sostare e ammirare dal basso la maestosità del complesso del Santuario, hanno concorso alla volontà di riprogettare questo luogo ferito e poco valorizzato. Soprattutto qui il momento di PAUSA porta l’utente all’osservazione e alla curiosità del sito, e dunque è incentivato a visitarlo, dal momento che ha la possibilità di fermarsi.



Fotografie scattate da Ali Sbeiti e Fabio Valtorta (luglio 2021)



Fotografie scattate da Ali Sbeiti e Fabio Valtorta (luglio 2021)

### *Campodolcino*

E' stata individuata un'area molto interessante, che sarà il fulcro dell'intero progetto, poichè baricentrica lungo il tracciato, ma soprattutto importante da un punto di vista storico e identitario del territorio. L'area qui descritta si trova a Campodolcino in località Tini, ove sorgeva fino al Luglio 2020, l'ex Grand Hotel Posta, costruito nei primi anni del secolo scorso e che richiamava molti personaggi illustri, un vero fiore all'occhiello della Valle, chiara testimonianza del fatto che essa, ai tempi, fosse molto frequentata. L'edificio era anche un Istituto Idroterapico. Purtroppo dagli anni Ottanta del secolo scorso, quando venne abbandonato, iniziò lentamente il suo degrado fino alla sua demolizione avvenuta per motivi di sicurezza nell'estate scorsa. L'area è posizionata lungo la statale SS36 da un lato e sul lato opposto si apre ad una vera e propria distesa di prato che culmina con il torrente Liro e il versante della montagna. Data la vicinanza con il luogo di progettazione del futuro polo attrattivo sulle ceneri dell'ex Albergo Posta, chi scrive, ha trovato molto interessante valorizzarlo. Allo stato attuale si presenta come una distesa di verde, con presenza di vegetazione a macchia qua e là.





Fotografie scattate da Ali Sbeiti e Fabio Valtorta (luglio 2021)



Fotografie scattate da Ali Sbeiti e Fabio Valtorta (luglio 2021)



4

# MASTERPLAN





## Progetto spazi aperti

Come già introdotto nei capitoli precedenti l'intenzione è quella di ricucire il territorio tramite un percorso ciclopedonale che possa essere un'occasione di rigenerazione, ma in che modo? Come già visto, lungo il percorso si sono individuate delle aree strategiche di riqualificazione. L'obiettivo è quello di rigenerare in modo puntuale, ma che abbia una risonanza nel territorio. Proprio come una piccola goccia che, cadendo in un grande specchio d'acqua, dissipa la sua energia cinetica investendo punti lontani dal luogo della sua caduta. La metafora della goccia si lega anche alla costante presenza lungo il percorso del torrente Liro, di laghi, quali d'Isola e di Prestone e delle dighe di cui la Valchiavenna è ricca. L'acqua oltre ad essere una presenza fondamentale nella valle è anche strettamente legata alla PAUSA, come occasione del "pellegrino" di dissetarsi, riposarsi e recuperare le forze; di fatti quello che accadrà nelle aree strategiche scelte. Esse comporranno un parco diffuso in cui vi saranno occasioni di PAUSA, in ognuna di esse si avranno esperienze diverse, perchè ognuna ha qualcosa da offrire dal punto di vista storico, naturalistico e paesaggistico, dei momenti in cui la PAUSA diventa un'occasione di osservazione, di riscoprire la lentezza in un mondo sempre più frenetico.

## Programma Funzionale

Come già descritto il progetto qui presentato consiste nella creazione di un percorso di mobilità dolce in grado di ricucire e di rigenerare quei territori che risultano sacrificati dal punto di vista della mobilità alternativa. Il programma funzionale è strettamente legato ai servizi di supporto al turista ciclista che intende attraversare questi territori e ovviamente anche alla popolazione locale. Si è pensato dunque di attrezzare il nuovo percorso con aree di sosta che possano essere semplici aree di comfort all'aperto ove sia possibile sostare, praticare esercizio fisico, con la possibilità di lavorare all'aperto o ricaricare il proprio mezzo elettrico grazie al posizionamento di prese per la corrente oppure si possa noleggiare il mezzo grazie alla collocazione di stazioni di noleggio bici, poiché si vuole che tale percorso attivi una sorta di turismo ecosostenibile in grado di riattivare questi territori che hanno molto da offrire dal punto di vista culturale, ma soprattutto naturalistico - ambientale. Partendo da questo presupposto si è ritenuto essenziale attrezzare, appunto, questo percorso tramite delle funzioni turistiche, che possano essere ricettive o semplicemente di riscoperta del territorio e che, al tempo stesso, possano essere un incentivo per l'economia locale e innescare un sistema di creazione di nuovi posti di lavoro. Questa volontà è stata tradotta nella creazione di una serie di spazi aperti che vadano a creare un parco diffuso che a seconda dell'analisi del contesto in cui si inseriscono, possano ospitare delle coltivazioni, dei punti in cui i bambini possano giocare oppure in cui si possa praticare attività fisica all'aperto o semplicemente godersi la natura in un'atmosfera di PAUSA dalla frenetica vita di tutti i giorni. Inoltre vi è stata la volontà di creare un nuovo polo attrattivo che fosse il fulcro, lo snodo di tutto il progetto a servizio del turista, ma anche dell'abitante del posto. La scelta di quest'area è stata

guidata dalla volontà di individuare un luogo che costituisse una ferita, una situazione di abbandono o una questione irrisolta. Il progetto, quindi, si focalizzerà prevalentemente nella costruzione di questo nuovo polo tramite una struttura che rispetti il contesto in cui si inserisce tramite l'utilizzo, anche, di soluzioni costruttive che non dimenticano la storia e la tradizione locale. Questo progetto vuole creare nuovo concetto di mobilità basato sulla riscoperta della lentezza e quindi della PAUSA.



S C H E M A  
T E R R I T O R I O

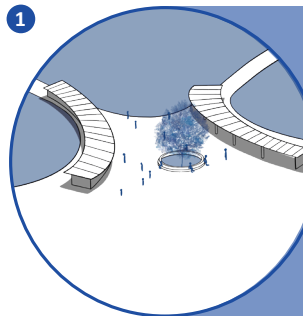
Morfologia del  
territorio dove il  
progetto si inserisce.  
(Sezione trasversale  
ovest-est).

#### FIORI ATTIRA API

Piantumazione di fiori e piante (echinacea, achillea, calendula, borragine, malva, tagete, salvia, lavanda, rosmarino) in grado di attirare le api e creare un suggestivo scenario colorato nelle diverse stagioni.



4



1

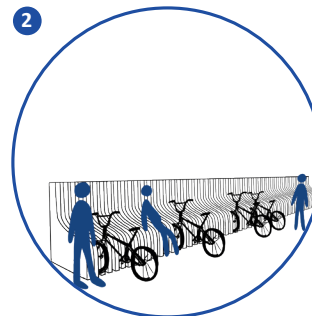
#### PADIGLIONI

Si è pensato l'inserimento di due padiglioni che seguissero le linee del nuovo disegno del suolo e che uno avesse la funzione di piccolo punto vendita del raccolto di frutti di bosco, mentre l'altro fosse una semplice tettoia sotto la quale potersi sedere e depositare la bicicletta nell'apposita rastrelliera.

COLTIVAZIONE FRUTTI DI BOSCO  
Ampliamento delle piantumazioni di frutti di bosco ( lamponi, mirtilli, fragole, more...) per la raccolta e la vendita diretta nel padiglione apposito (vedi 3).



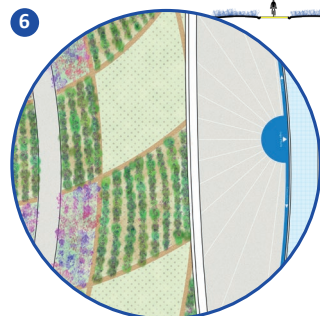
5



2

#### RASTRELLIERA BICI

Rastrelliera di solo deposito e delle biciclette. Il design delle listelle di cui è composto permette sia di legare la bicicletta, ma anche di sedersi fungendo anche da panchina. In questo caso il manufatto viene collocato al di sotto di una tettoia (vedi 1)



6

#### PISTA CICLABILE

Percorso ciclopedonale. Qui il ciclista potrà pedalare in tutta sicurezza attraverso un sentiero che dalla strada principale devia nell'area di sosta attraversando le piantumazioni di frutti di bosco e passando tra "corridoi" di fiori attira api, fino a costeggiare la terrazza in sporgenza sul lago.



3

#### CHIOSCO "BAR DAN"

Ricollocamento - in una posizione più baricentrica tra la strada e la riva del lago - del chiosco prefabbricato in legno già esistente, al fine di garantire sempre una possibilità di ristoro durante la PAUSA.



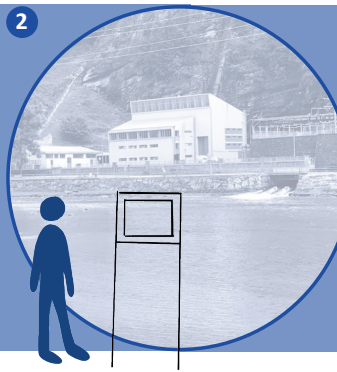
## SCHEMA TERRITORIO

Morfologia del territorio dove il progetto si inserisce. (Sezione trasversale ovest-est).



**1**

**INSTALLAZIONI**  
 Installazioni costituite da un pannello informativo delle due centrali idroelettriche presenti in quest'area. Segni della storia del territorio e del suo forte legame con l'acqua, grazie alla massiccia presenza di laghi, fiumi e torrenti.

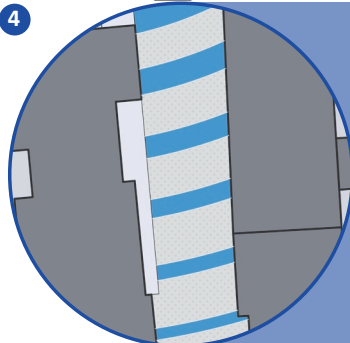
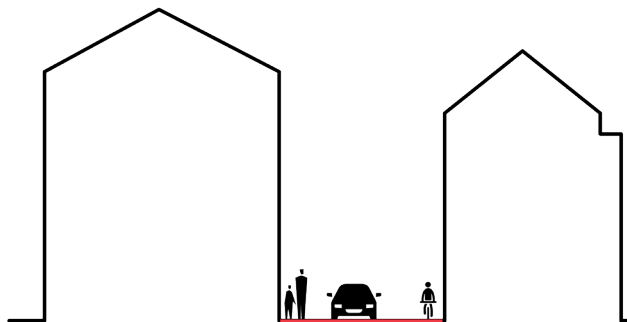


**2**

I pannelli ipotizzati sono realizzati in materiale metallico in modo da poter resistere alle precipitazioni e alle condizioni atmosferiche e nella parte sommitale è previsto un vuoto che inquadra le due centrali idroelettriche.

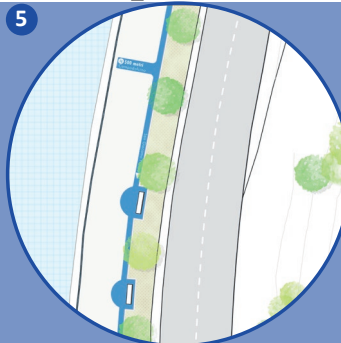
**FIORI ATTIRA API**

Piantumazione di fiori e piante (echinacea, achillea, calendula, borragine, malva, tagete, salvia, lavanda, rosmarino) in grado di attirare le api e creare un suggestivo scenario colorato nelle diverse stagioni.



**4**

**PISTA CICLABILE**  
 Qui il ciclista si troverà in un contesto di circolazione mista con le auto a causa della ridotta sezione stradale. Si sono pensati dei traffic calming in modo tale da segnalare all'utenza il contesto meno sicuro.



**5**

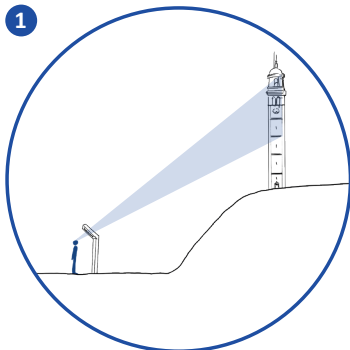
Qui il ciclista potrà optare per un sentiero che costeggia la strada principale divenendo in sede propria. Al lato della pista si sono ipotizzati dei segni al suolo di colore blu che servono da filo conduttore del percorso e contengano info quali la direzione e i km mancanti alle varie tappe. Inoltre qui si creano delle insenature segnalate in blu con delle panchine per la sosta.



SCHEMA TERRITORIO

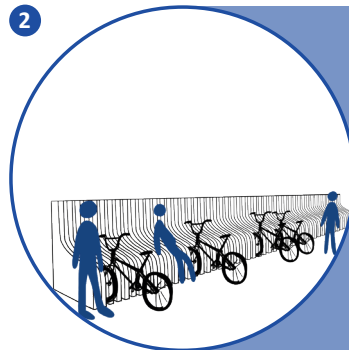
Morfologia del territorio dove il progetto si inserisce. (Sezione trasversale ovest-est).





### INSTALLAZIONE

Installazione costituita da un pannello informativo del Santuario di Gallivaggio, con un foro che inquadra il campanile del complesso religioso ferito da una frana nel 2019.



### RASTRELLIERA

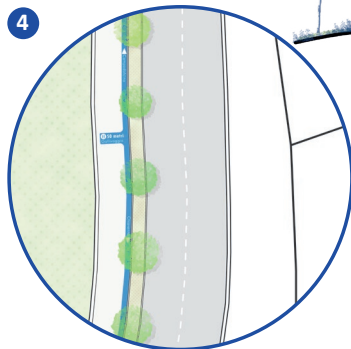
Rastrelliera di solo deposito e delle biciclette, Il design delle listelle permette di cui è composto permette sia di legare la bicicletta, ma anche di sedersi. Funge anche da panchina all'aperto.

### FIORI ATTIRA API

Piantumazione di fiori e piante (echinacea, achillea, calendula, borragine, malva, tagete, salvia, lavanda, rosmarino) in grado di attirare le api e creare un suggestivo scenario colorato nelle diverse stagioni.



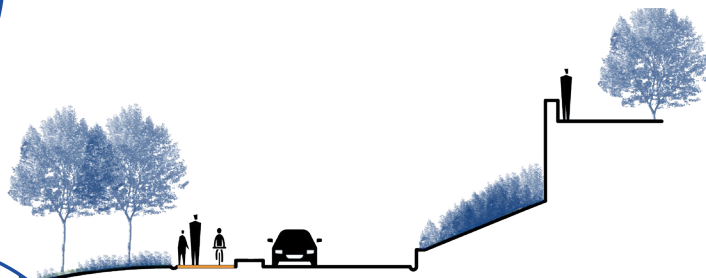
3



4

### PISTA CICLABILE

Percorso ciclopedonale. Qui il ciclista potrà optare per un sentiero che dalla strada principale entra all'interno di un giardino e, risalendo, giunge in una piazza riprogettata. Al lato destro della strada si sono ipotizzati dei segni al suolo di colore blu che servano da filo conduttore del percorso e contengano info quali la direzione e i km mancanti alle varie tappe.





Alberi esistenti



Alberi di nuova  
piantumazione



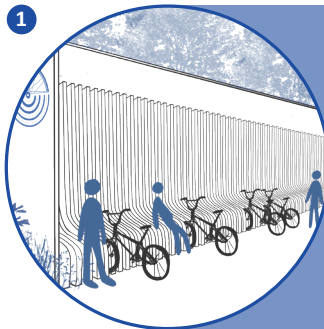
Alberi di nuova  
piantumazione

SCHEMA TERRITORIO

Morfologia del territorio  
dove il progetto si inserisce.  
(Sezione trasversale ovest-  
est).

#### STAZIONE BIKE

Stazione di deposito e noleggio delle biciclette, con possibilità di ricarica di eventuali mezzi elettrici. Il design delle listelle di cui è composto permette sia di legare la bicicletta, ma anche di sedersi.



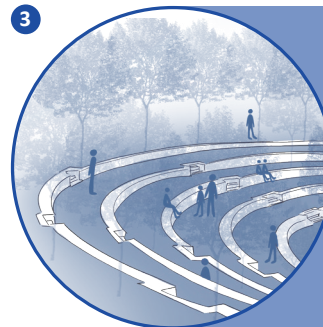
#### AREA GIOCHI

Stazione di giochi per i bambini costituita da dei *parterre* che richiamano il concept della goccia, i cui cerchi concentrici bicromatici si incrociano unendo le varie postazioni di gioco. E' "protetta" da una cintura boschiva.



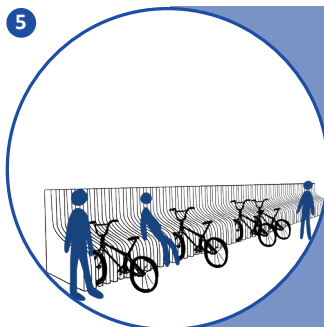
#### FIORI ATTIRA API

Piantumazione di fiori e piante (echinacea, achillea, calendula, borragine, malva, tagete, salvia, lavanda, rosmarino) in grado di attirare le api e creare un suggestivo scenario colorato nelle diverse stagioni.



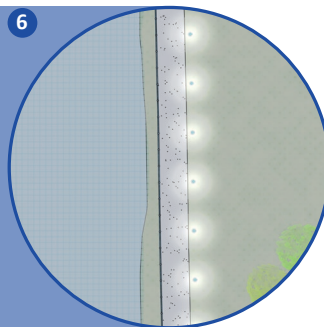
#### ANFITEATRO

Esperienza di connessione con la natura tramite un anfiteatro scavato al centro di una macchia boschiva. Ciò crea una situazione di relax intima e raccolta. I gradoni ospitano anch'essi alberi per un'esperienza ancor più coinvolgente.



#### RASTRELLIERA BICI

Rastrelliera di solo deposito e delle biciclette. Il design delle listelle di cui è composto permette sia di legare la bicicletta, ma anche di sedersi. Funge anche da panchina all'aperto.



#### PISTA CICLABILE

Percorso ciclopedonale. Qui il ciclista potrà pedalare in tutta sicurezza attraverso un sentiero in sede che costeggia da un lato il fiume, mentre dall'altro vi è una distesa di prato. Al lato destro del sentiero si sono ipotizzati dei pali che possano illuminare il percorso e possano essere autonomi dal punto



**5**

**HYDRO BREAK**

## Progetto architettonico

Sulle ceneri dell'ex Albergo Posta si vuole costruire un nuovo edificio che sia un centro per la pausa e non solo, con funzioni di benessere, mantenendo una vocazione idroterapica. Un edificio che si apra più verso ovest, verso la radura di prato e verso il torrente, mentre mantenga un aspetto più chiuso, di passaggio sul fronte strada, pur mantenendo una forte permeabilità visiva. L'edificio inoltre risolverà il dislivello presente tra la strada principale e quella secondaria tre metri sottostante. Si è voluto progettare un edificio che rispettasse la tradizione locale e il contesto in cui si va ad inserire. Durante il sopralluogo sono stati notati degli elementi comuni negli edifici che si trovano nel contesto di progetto:

### Facciata cieca a nord in pietra locale

Durante il sopralluogo ci si è imbattuti in diverse architetture tradizionali locali. Si sono individuati degli elementi comuni, come il tetto a falde ricoperto da tegole in pietra, pareti in pietre irregolari posate a secco, lo sviluppo lungo l'asse nord-sud prediligendo un'esposizione a est e ad ovest prospettati in cui si concentrano la quasi totalità delle aperture, mentre i lati più corti prospettano a sud e a nord, questi ultimi risultano essere completamente ciechi.



*Fig. 1, 2 Edifici espressione dell'architettura locale, fotografia scattata durante il sopralluogo 2021 Cimaganda, Valchiavenna*



*Fig. 3 Campodolcino (SO), esempio di portico come filtro tra strada e edificio, foto scattata durante sopralluogo 2021*

## Porticato alla base dell'edificio

Durante il sopralluogo si sono notati alla base degli edifici (Fig. 3) a pochi passi dall'area di progetto, degli elementi porticati alla base degli edifici. Spesso non essendoci dei veri e propri marciapiedi, a causa della stretta sezione stradale che caratterizza i vicoli dei paesi di montagna, risultano essere degli elementi di riparo per il pedone o il ciclista dalla strada.

## Case contadine alpine e case Walser

L'architettura tradizionale dell'arco alpino, ha lasciato una forte impronta dalla Francia fino al Trentino Alto Adige. Soprattutto analizzando le architetture contadine, si nota come avessero un basamento in pietra, laddove si racchiudeva un ambiente residenziale, mentre in elevato si utilizzava il legno, per creare degli ambienti utili al lavoro contadino, come ad esempio luoghi dove condìservare e far essiccare il fieno per il bestiame. Le case Walser, diffuse nelle Alpi Occidentali, presentano queste caratteristiche oltre ad una presenza di listelli di legno, spesso in larice che creano una sorta di griglia in facciata, nascondendo ballatoi e soppalchi nei piani in elevazione.



*Fig. 4, 5 Edifici espressione dell'architettura rurale alpina, Baite Ruissiénigous, vallone di Roya nelle Alta Tinée  
Tipica casa Walser, Valle D'Aosta*

## EX GRAND HOTEL POSTA CAMPODOLCINO

Davanti all'immobile compariva la scritta "Albergo posta Campodolcino"; ancora poco prima della demolizione si leggeva "Stabilimento climatico idroterapico di Campodolcino". "Nonostante si definisse pomposamente «idroterapico», la guida del Touring club dedicata ai luoghi di soggiorno e datata 1934 segnalava 60 camere, 85 letti e 3 bagni; l'annuario dell'Ente nazionale italiano per il turismo, di quattro anni, dopo 50 camere, 80 letti e un solo bagno! Probabilmente nei decenni successivi l'immobile è stato rimodernato ricavando più servizi, ma per definirlo «idroterapico» avrebbe dovuto essere ristrutturato dalle fondamenta, cosa che non sembrerebbe essere stata fatta, viste le condizioni in cui versava da parecchio tempo. Nell'estate del 2020, l'edificio venne abbattuto per motivi di sicurezza lasciando il perimetro dell'edificio al piano terra, come elemento contenitivo delle macerie sulle quali ora vi è una collinetta artificiale a verde.



Cartolina storica del 1957 quando l'Hotel era ancora in attività. Fonte: provinciadisonario.it



Foto di Stefano Gusmeroli: si noti l'edificio sulla destra non ancora ristrutturato



Fonte: provinciadisonario.it (sopra) Fotografie di Fabio Valtorta e Ali Sbeiti

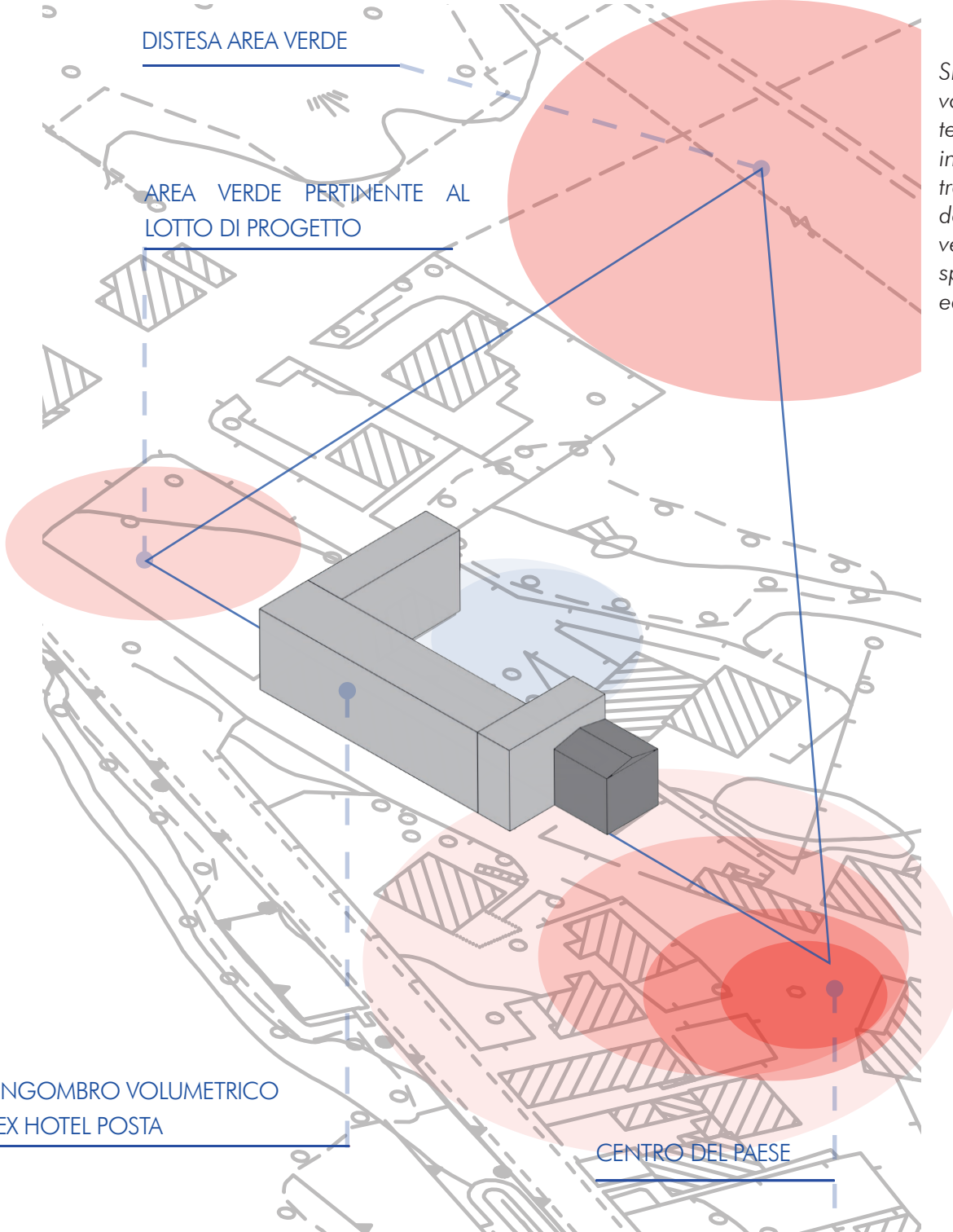
DISTESA AREA VERDE

AREA VERDE PERTINENTE AL  
LOTTO DI PROGETTO

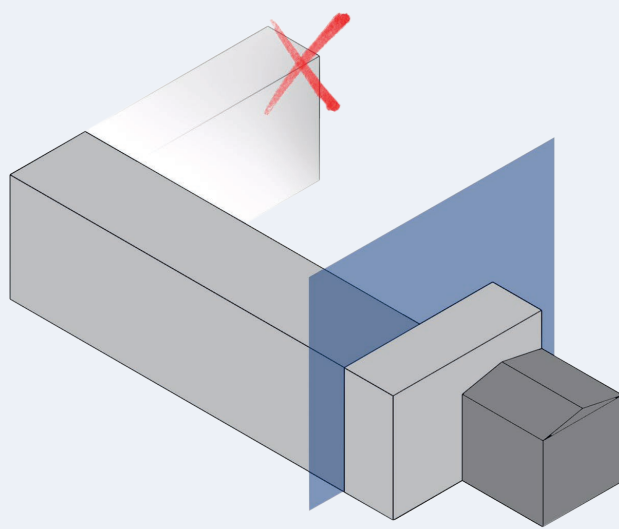
INGOMBRO VOLUMETRICO  
EX HOTEL POSTA

CENTRO DEL PAESE

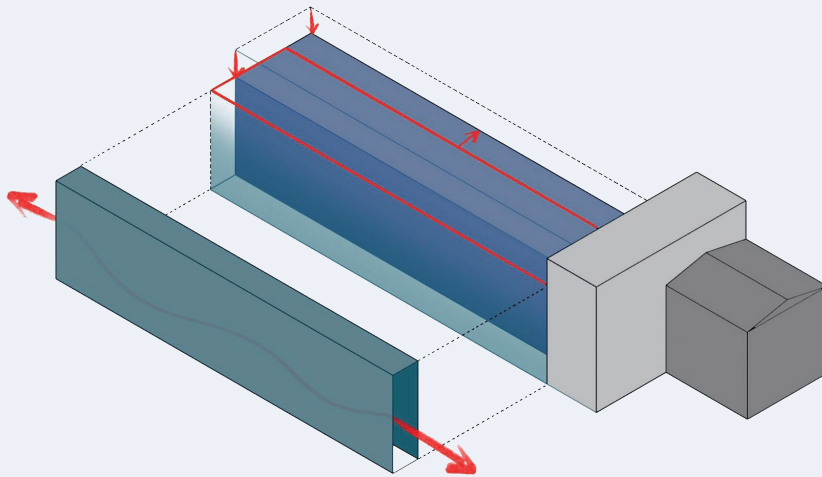
*Si è partiti dall'ingombro volumetrico dell'ex Albergo tenendo conto del contesto in cui si trova individuando tre punti focali: il centro del paese, lo spazio aperto verde verso il fiume e lo spazio adiacente all'ex edificio*



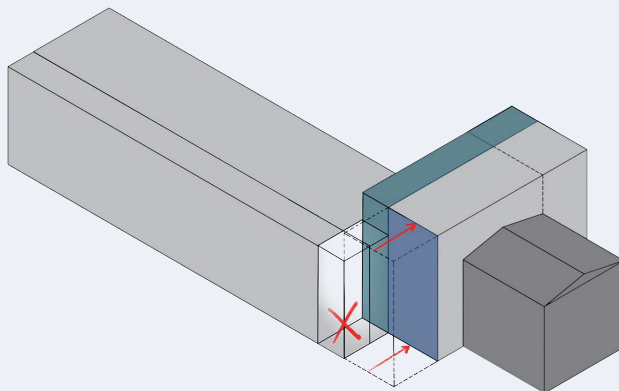




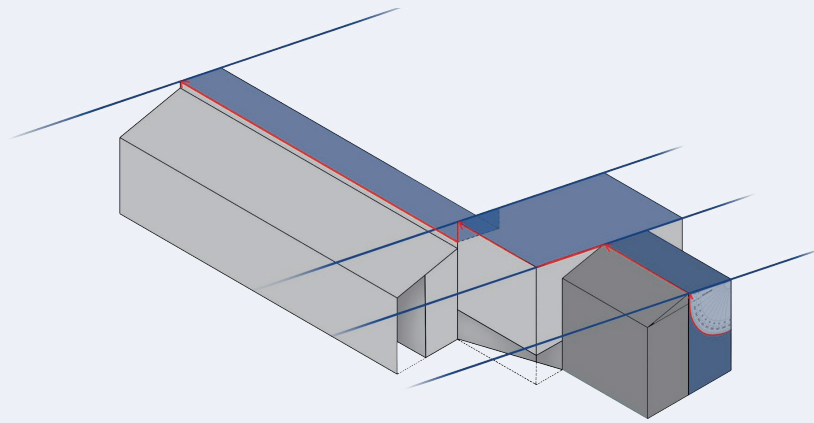
- 1 Il volume dell'ex hotel viene diviso in tre volumi autonomi, uno dei quali, quello rivolto a sud, viene eliminato per aprire la corte alla luce e alla nuova piazza che andrà a crearsi.



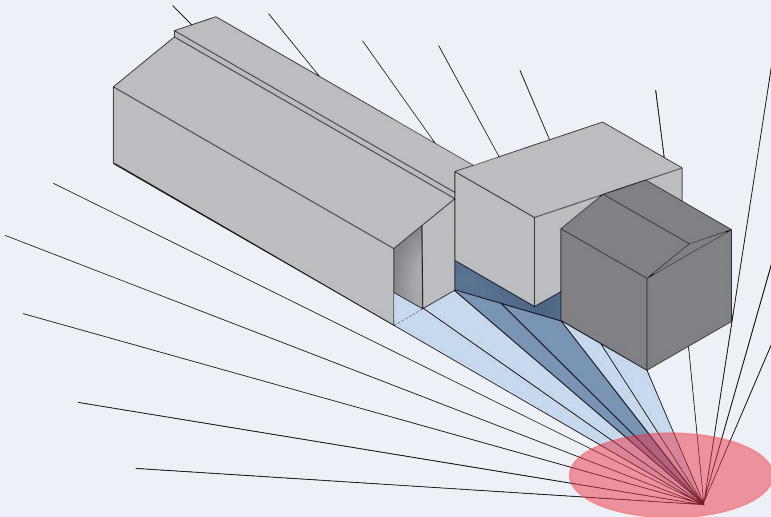
- 2 L'edificio in linea viene ridotto in altezza e slittato verso ovest per permettere l'aggiunta di un elemento porticato per inglobare la pista ciclabile nell'edificio.



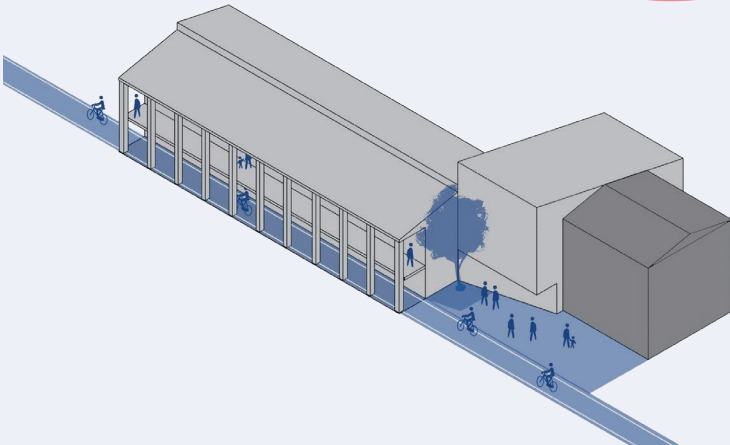
- 3 Il corpo a contatto con la preesistenza viene anch'esso arretrato e ingrandito per portare la sua sezione pari a quella dell'edificio in linea, ciò va a creare uno spazio pubblico antistante.



**4** Si cerca un rapporto con la preesistente a cui il nuovo edificio andrà ad attaccarsi, tramite l'inclinazione della falda, così da garantire una continuità tra l'esistente e i due volumi di cui è composto l'edificio.



**5** Lo spazio che si crea tra i due volumi crea uno svuotamento al piano terra del corpo disposto di taglio rispetto all'edificio in linea, aprendosi in direzione del centro del paese, poichè tale volume avrà una funzione più pubblica.



**6** Infine il nuovo complesso si rapporta al paese tramite la creazione di una pista ciclabile porticata che "entra" nell'edificio e la creazione di un nuovo spazio pubblico in continuità con il centro del paese.

## Programma Funzionale

Il nuovo edificio si compone di due corpi, nel corpo a stecca vi sono funzioni legate al pernottamento, per cui vi sono delle camere in cui il turista può soggiornare. Questo comunica con l'altro corpo, che crea un elemento di giunzione tra il nuovo polo e la casa esistente. Qui si concentrano funzioni più pubbliche grazie alla presenza di un ristorante al piano terra soppalcato e un ulteriore soppalco adibito a coworking. Questo corpo comunica con l'edificio a stecca tramite l'area colazioni dell'ostello al piano terreno. I due corpi comunicano tra di loro anche tramite i piani interrati, dove si trova una piccola spa. La scelta di inserire una spa con due piscine di dimensioni contenute è scaturita dalla scritta "STABILIMENTO IDROTERAPICO" che era riportata sulla facciata dell'ex edificio e dal forte legame del territorio con l'acqua che da subito si è voluto tenere molto in considerazione durante la progettazione. I due edifici avranno dei rivestimenti in pietra locale e in alcuni tratti di legno di larice, tipico legno utilizzato nell'arco alpino in edilizia.



Fonte immagine: [laprovinciadisonario.it](http://laprovinciadisonario.it)



# CONCLUSIONI

L'emergenza sanitaria Covid19 ha inciso in modo significativo sulla vita di ognuno di noi, ma non solo in modo negativo. L'obbligo di restare entro le mura di casa durante il periodo del primo *lockdown* a marzo 2020, ha portato anche il più sedentario a riscoprire l'importanza di camminare, di osservare e di vivere i luoghi di tutti i giorni, ha riscoperto la necessità di vivere gli spazi aperti e di riconnettersi con la natura, ma non solo, le restrizioni nei viaggi verso altri Paesi, han fatto sì che le persone fossero costrette o decidessero di spontanea volontà di trascorrere le vacanze entro i confini nazionali se non addirittura regionali. Questo aspetto ci ha indotto a riscoprire le bellezze del territorio che viviamo, spesso ci ha aiutato perfino a scovare luoghi che son sempre stati ad un passo da noi, ma che nella frenesia di tutti i giorni o per la frequente abitudine di viaggiare all'estero, non abbiamo mai notato. Ciò ha comportato una riscoperta del turismo di prossimità e del modo di vedere e di percepire il territorio circostante come qualcosa da vivere non solo una volta all'anno. La necessità di riscoprire un rapporto con l'ambiente naturale è stata determinata anche dal fatto che durante il periodo di lockdown, in cui tutto il mondo si è fermato per un periodo di tempo limitato, la natura, resiliente, ha approfittato dell'"assenza" dell'uomo per tornare a respirare e a riprendersi il territorio; sono state frequenti, infatti, le segnalazioni di miglioramento della qualità

dell'aria e delle acque, grazie allo stop di molte aziende e mezzi di trasporto privati e tradizionali e di conseguenza dei loro scarichi nocivi, piuttosto che la presenza di animali selvatici immortalati lungo autostrade o aree molto urbanizzate e trafficate in situazione di normalità, questo ha acceso in molti di noi una sensibilità verso l'ecosostenibilità e una maggiore consapevolezza sull'impatto dell'uomo sull'ambiente, portandoci a modificare il nostro modo di vivere verso una direzione più ecosostenibile, partendo dall'uso di mezzi ad emissione zero come biciclette, biciclette elettriche, monopattini. Di conseguenza è aumentata la necessità di creare nuovi percorsi ciclopedonali e di potenziare i sentieri e i percorsi già esistenti. Un altro aspetto importante che ha modificato le nostre abitudini è stato sicuramente l'introduzione in molti ambiti lavorativi della possibilità di lavorare da remoto. Questo permette di poter lavorare per grandi aziende, restando comodamente a casa: questo comporta un abbattimento di costi anche dal punto di vista dei trasporti se si abita lontani dal luogo di lavoro, soprattutto in territori considerati Aree Interne per i quali si ritiene possa comportare, insieme al turismo di prossimità, un'occasione per disincentivare gli abitanti allo spopolamento in cerca di lavoro o di permettere a chi si è trovato costretto ad abbandonarli di poter tornare tenendoli vivi. Si ritiene sia di fondamentale importanza riportare le persone a vivere in questi territori, che come si è già detto in questa ricerca, rappresentano un quinto di tutto il nostro Paese.



# BIBLIOGRAFIA

Benedetti D., Guidetti M., *Storia di Valtellina e Valchiavenna. Una introduzione*, Jaca Book, Milano 1990.

Borghi E., *Piccole Italie: le aree interne e la questione territoriale*, Donzelli Editore, Pomezia 2017.

Bianchi S. (A cura di), *Valtellina Valchiavenna e Grigioni sotto la lente. Antica cartografia dal XVI al XVIII secolo*, Priuli & Verlucca Editori, Scarmagno (Torino) 2007.

Cavuta G. e Ferrari F. (a cura di), *Turismo e aree interne: esperienze, strategie, visioni*, Aracne Editrice, Canterano (Roma) 2018.

Deromedis S., *Il manuale delle piste ciclabili e della ciclabilità: Ideare, pianificare, progettare, promuovere e gestire le infrastrutture ciclabili*, Ediciclo Editore, Portogruaro (Venezia) 2019.

Decandia L., Lutzoni L., *La strada che parla: dispositivi per ripensare il futuro delle aree interne in una nuova dimensione urbana*, FrancoAngeli/Facoltà di Architettura di Alghero, Milano 2016.

Farinelli F., *Geografia. Un'introduzione ai modelli del mondo*, Einaudi Editore, Torino 2003 (Piccola Biblioteca, 248).

Gruppo Vento Politecnico di Milano, *Ciclabili e Cammini per narrare i territori*, Ediciclo Editore, Milano 2018.

Meini M. (a cura di), *Terre invisibili: esplorazioni sul potenziale turistico delle aree interne*, Rubbettino Editrice, Soveria Mannelli 2018.

Meloni, B. (a cura di), *Aree Interne e progetti d'area*, Rosenberg & Sellier, 2015

Navarra M., *In walk about city 2.0*, LetteraVentidue Edizioni, Siracusa 2012.

Pileri P., Giacomel A., Giudici D., *Vento. La rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio*, Corraini Edizioni, Mantova 2016.

Pileri, Paolo, *Progettare la lentezza. Linee antifrangili per rigenerare l'Italia a piedi e in bici*, People, Gallarate (Varese) 2020.

Sepùlveda L., *Storia di una lumaca che scoprì l'importanza della lentezza*, Ugo Guanda Editore, Milano 2013 (Le Gabbianelle).

Venturi Ferriolo M., *Percepire paesaggi. La potenza dello sguardo*, Bollati Boringhieri Editore, Torino 2009.



A2A: <https://a2a.eu/it/gruppo/idroelettrici/impianto-chiavenna>  
Agenzia per la coesione territoriale: <https://www.agenziacoesione.gov.it/>  
Comunità montana della Valchiavenna: <https://cmvalchiavenna.gov.it/hh/index.php>  
Geoportale Provincia di Sondrio: <https://webgis.provinciasondrio.gov.it/home/>  
ISAQ consulting: <https://www.isaqconsulting.it/articolo-privacy-3/>  
ISTAT: <https://www.istat.it/>  
La Provincia di Sondrio: <https://www.laprovinciadisonndrio.it/>  
Progetto VENTO: <https://www.cicloviavento.it/>  
Rubner: <https://www.rubner.com/it/holzbau/soluzioni/costruzioni-in-legno-lamellare/>  
Santuario di Gallivaggio: <https://www.santuariogallivaggio.it/>  
Strategia nazionale per le aree interne: <http://www.programmazioneeconomica.gov.it/2021/02/18/strategia-nazionale-delle-aree-interne/>  
Sui passi di Don Luigi Guanella: <http://www.suipassididonguanella.org/>  
Vigili del Fuoco: [https://www.vigilfuoco.it/allegati/PI/RegoleTecnicheXAttivita/COORD\\_DM\\_08\\_11\\_2019.pdf](https://www.vigilfuoco.it/allegati/PI/RegoleTecnicheXAttivita/COORD_DM_08_11_2019.pdf)





## RIFERIMENTI DI PROGETTO

Qui di seguito si sono riportati alcuni progetti che si sono rivelati di supporto all'idea progettuale per il nuovo polo del turismo lento a Campodolcino, *Hydro Break*, sorto sulle ceneri dell'ex Albergo Posta. Data la posizione del lotto di progetto che prospetta su lato strada a est e verso una radura a ovest, l'intenzione progettuale è stata sin da subito quella di un edificio che rispettasse in altezza gli edifici circostanti e che si legasse con l'edificio esistente adiacente al lotto, un nuovo edificio che avesse una facciata più introversa verso la strada, ma comunque garantendo una permeabilità visiva, mentre una più aperta a ovest in direzione della radura e il torrente, dove poi sarebbe sorto un nuovo parco, in modo da godere appieno da ogni locale della natura e del territorio circostante.



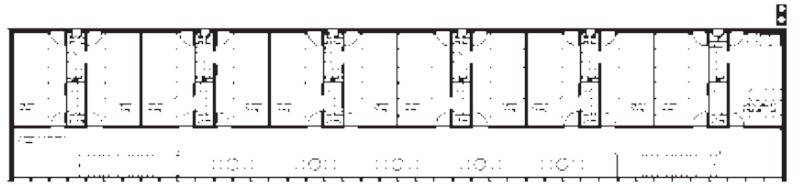
## Rifugio e Ostello Regionale

Frasco, 2004 - 2010

Progettisti: Beserga- Mozzetti

Questo progetto nasce come edificio di alloggi temporanei per le famiglie che vivono in aree a rischio frane, in modo che possano spostarsi temporaneamente in questi alloggi in caso di allarme frane. Gli spazi sono concepiti come temporanei e dunque ideali anche per una funzione più turistica dell'edificio quando tali emergenze non si verificano. Come nel caso progettuale di Campodolcino, anche questo progetto è situato in prossimità di una strada e all'ingresso del paese. Anche questo edificio è risultato molto interessante dal punto di vista della diversa trattazione dei prospetti, uno molto aperto verso l'esterno grazie a vetrate ed elementi verticali. Anche qui l'edificio si relaziona da una parte al paese e dalla parte opposta alla sua vallata e al fiume, divenendo un limite fisico tra il centro cittadino e il resto.







## Ampliamento Capanna Moiry

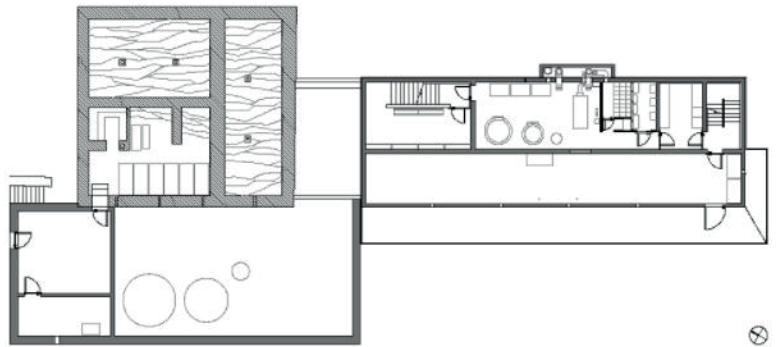
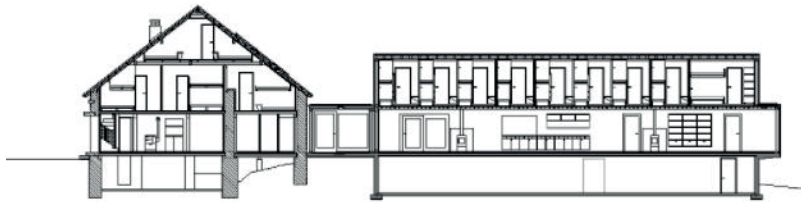
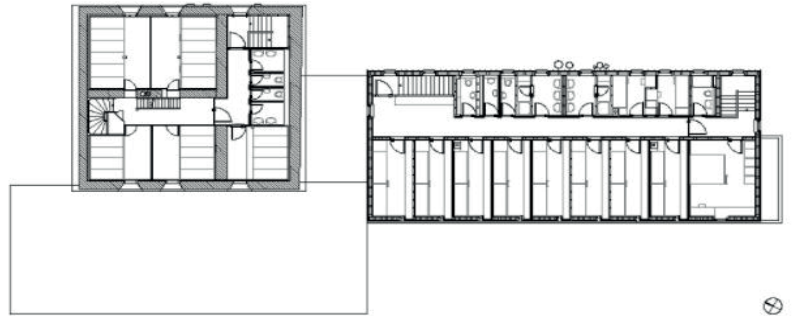
Grimentz, 2005 - 2010

Progettisti: Beserga- Mozzetti

In questo ampliamento il nuovo edificio presenta un linguaggio totalmente diverso dal vicino edificio, ma ben si integra nell'ambiente sebbene le linee moderne. Riprende il concetto della terrazza dell'edificio preesistente, con la presenza di una zoccolatura sotto la quale vi è un piano interrato di locali di servizio, mentre sopra di esso si poggia il piano terreno comune, con le sale adibite alla mensa. Il piano superiore è destinato agli alloggi.

L'elemento che si è trovato interessante è senz'altro la suddivisione tra collettivo e privato tramite l'utilizzo dell'orizzontalità per la prima e la verticalità per la seconda. Infatti le parti collettive presentano queste grandi vetrate a nastro che si aprono sul paesaggio, mentre gli spazi più privati sono provvisti di aperture verticali strette, che proteggono la privacy, garantendo comunque la vista sul paesaggio.







## La scuola dell'infanzia

Olang/Valdaora

Progettisti: feld72 Architekten

La scuola si integra alla struttura del paese grazie alla sua capacità di riunire tradizione, contemporaneità e natura; riprendendo l'elemento tradizionale del muro perimetrale, gli architetti giocano con esso cambiandone via via materiale e dimensione, trasformandolo da recinzione a muro di confine a edificio. Il muro perimetrale della scuola, in diretto rapporto con il contesto, contiene l'edificio di legno al suo interno. Le delimitazioni e i recinti rappresentano la struttura del paese. Grazie alla loro presenza, il paese si divide in modo chiaro tra spazi pubblici e privati. Si sono trovati interessanti la matericità delle facciate laterali e l'elemento del muro come chiusura verso la strada ma al tempo stesso elemento di indirizzamento verso l'edificio che si sviluppa internamente e verso il lato opposto e l'interno. Anche l'utilizzo del legno in contrasto alla matericità del muro e del resto.



