UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

UNIVERSITA DEGLI STUDI DI PADOVA DIPARTIMENTO TERRITORIO E SISTEMI AGRO-FORESTALI

Corso di laurea: Riassetto del territorio e tutela del paesaggio

L'EVOLUZIONE DEL PROGETTO URBANISTICO DI LIGNANO PINETA

Relatore: prof. Michelangelo SAVINO

Studente: Gianmarco VIOLATTO (num. matr.:2008284)

ANNO ACCADEMICO 2024-2025

INDICE

Abstract ……. pag. 3

Introduzione ed obiettivi …….. pag. 4

Capitolo 1 ……. pag. 5

Capitolo 2 ……. pag. 8

Capitolo 3 …….. pag. 15

- **3.1. …….pag. 15**
- **3.2. ……. pag. 23**
- **3.3. ……. pag. 26**
- **3.4. ……. pag. 33**
- **3.5. ……. pag. 35**

Capitolo 4 …….. pag. 37

Capitolo 5 …….. pag. 40

Capitolo 6 …….. pag. 44

Ringraziamenti …….. pag. 47

Testi e siti consultati …… pag. 48

ABSTRACT

La presente tesi analizza l'evoluzione del progetto urbanistico di Lignano Pineta, con particolare attenzione all'opera visionaria dell'architetto Marcello D'Olivo. L'obiettivo è comprendere la portata e l'originalità del suo disegno urbanistico, basato su una struttura a spirale, e valutare la sua efficacia nel tempo. A tal fine, il lavoro confronta il progetto di D'Olivo con quelli elaborati da Provino Valle per Lignano Sabbiadoro e da Luigi Piccinato per Lignano Riviera, evidenziandone differenze concettuali, approcci morfologici e ricadute sul tessuto urbano. Attraverso l'analisi storica, cartografica e funzionale, si valuta infine se il modello di D'Olivo sia ancora sostenibile rispetto alle esigenze del turismo di massa contemporaneo. La ricerca dimostra che, nonostante le trasformazioni e le pressioni edilizie degli ultimi decenni, il progetto originario conserva una coerenza formale e una qualità spaziale che rappresentano ancora oggi un unicum nel panorama urbanistico italiano, sebbene richieda una riflessione aggiornata per affrontare le nuove sfide legate alla gestione del territorio e all'equilibrio tra identità urbana e flussi turistici.

INTRODUZIONE E OBIETTIVI

La presente ricerca si concentra sull'origine e sull'evoluzione del progetto urbanistico di Lignano Pineta, frutto della visione innovativa e dell'impronta indelebile lasciata dall'architetto Marcello D'Olivo. Attraverso l'analisi delle sue proposte progettuali, che si contraddistinguono per un linguaggio urbanistico fortemente sperimentale e per una concezione spaziale inedita, si intende mettere in luce il contributo significativo che egli ha apportato alla trasformazione della pianificazione urbana nel contesto del secondo dopoguerra.

L'obiettivo principale di questo lavoro è quello di studiare nel dettaglio l'evoluzione del progetto di Lignano Pineta, approfondendo non solo gli aspetti morfologici e insediativi, ma anche l'impatto che l'opera di D'Olivo ha avuto sulla struttura urbana e sullo sviluppo successivo della località. Tale analisi sarà arricchita da un confronto critico con i progetti elaborati da altri due protagonisti della pianificazione di Lignano: Luigi Piccinato, autore del piano per Lignano Riviera, e Provino Valle, responsabile dell'intervento su Lignano Sabbiadoro.

È fondamentale evidenziare come ciascuno di questi tre interventi sia stato concepito per porzioni distinte del territorio lignanese, ciascuna con caratteristiche geomorfologiche e potenzialità diverse, e in periodi differenti, riflettendo così approcci progettuali e visioni urbanistiche specifiche del proprio tempo. Questa pluralità di piani offre l'opportunità di leggere Lignano non come un insieme omogeneo, ma come il risultato di una stratificazione di intenti progettuali, ciascuno dei quali ha contribuito alla definizione dell'identità complessa e articolata della città.

Attraverso l'analisi dei disegni originali, degli schizzi di studio e della documentazione d'archivio, la tesi si propone di ricostruire l'iter progettuale dei tre piani urbanistici, individuandone le affinità, le divergenze e le eventuali criticità, con l'obiettivo di offrire una rilettura complessiva dello sviluppo urbano di Lignano. In particolare, verrà dedicata un'attenzione approfondita alla genesi e alla realizzazione del celebre impianto a spirale concepito da D'Olivo per Lignano Pineta, simbolo di una modernità capace di dialogare con il contesto naturale e anticipare riflessioni oggi più che mai attuali sulla sostenibilità e l'integrazione tra paesaggio e architettura.

CAPITOLO 1: MARCELLO D'OLIVO

Marcello D'Olivo rappresenta una figura di spicco tra gli architetti del dopoguerra che hanno agito in terra friulana.

Nato a Udine il 27 febbraio 1921 da Giuseppina Del Toso e dal noto pittore decoratore Antonio D'Olivo, fin da giovane mostrò un forte interesse per l'arte e la decorazione, passione che lo accompagnò per tutta la vita. Dopo aver completato le scuole elementari, venne assunto come commesso in una cooperativa alimentare della sua città natale, dove si distinse per la sua straordinaria abilità nell'allestire le vetrine, attirando l'attenzione per la sua creatività e il suo senso estetico. Dopo aver frequentato la biblioteca dell'architetto Raimondo D'Aronco, riprese gli studi e si diplomò al Liceo artistico di Venezia, frequentando il corso del pittore Giuseppe Cesetti. Nel 1942 si iscrisse alla Facoltà di Architettura di Venezia (IUAV), dove ebbe come compagni di corso, tra gli altri, Gianni Avon che si ritroverà una decina di anni dopo a progettare alcuni edifici per Lignano Pineta. D'Olivo frequentò l'università in modo discontinuo, seguendo spesso con grande interesse le lezioni di scienza delle costruzioni e di fisica presso l'Università di Padova. Si laureò il 28 novembre 1946, discutendo la tesi "Immobile ad appartamenti di abitazione e redazione tipografica di un quotidiano a Udine".

D'Olivo, dopo una breve frequentazione presso lo studio dell'architetto Provino Valle e sostenuto un'esperienza lavorativa di due anni (1947-1949) come calcolatore di cementi armati alle dipendenze dell'impresa edile Rizzani di Udine, aprì il suo studio a Udine nel 1949, insieme a due compagni di facoltà non ancora laureati. Tuttavia, lo studio si sciolse dopo soli tre anni di attività.

Il 6 marzo 1954, D'Olivo si sposò presso il Villaggio del Fanciullo a Villa Opicina (Trieste), opera architettonica da lui stesso progettata nel 1952. Da questo progetto, l'architetto iniziò a esplorare idee legate alla grande scala architettonica, sviluppando soluzioni che tentavano l'integrazione tra architettura, urbanistica, espressione artistica e solidità strutturale.

Come vedremo successivamente nel dettaglio, D'Olivo disegnò in pochi mesi, per la pineta lignanese, un importante progetto e già nel febbraio 1953 questo venne pre-

sentato al Corpo forestale dello Stato per l'autorizzazione a eseguire i lavori. Il progetto per Lignano ebbe notevole apprezzamento e contribuì ad una certa fama nazionale di D'Olivo.

Dopo la progettazione di Lignano, infatti, furono numerosi gli incarichi affidati a D'Olivo e così la sua attività professionale si arricchì di numerosi lavori sparsi nel mondo. Nel corso di quasi quarant'anni di attività, D'Olivo aprì studi in diverse città italiane quali Udine, Trieste, Roma, Milano, Venezia, Cremona e anche all'estero, soprattutto in Congo e Gabon. La sua presenza in Africa lo portò a dedicarsi a opere che integrassero i manufatti urbani con la natura circostante, osservando i cicli di vita della flora e progettando insediamenti che rispettassero l'ambiente circostante garantendo al tempo stesso collegamenti efficienti. La sua opera in Africa lo portò anche in altri paesi come Iraq, Egitto, Algeria, Guinea, Nigeria e Libia, dove progettò numerosi edifici e infrastrutture, includendo anche grandi opere come il monumento al Milite ignoto a Baghdad e il Tempio delle tre religioni nel Sinai.

L'ultimo periodo di attività professionale fu altrettanto ricco di progetti, molti dei quali rimasti sostanzialmente sulla carta: alcuni progetti dimostrano, ancora oggi, una grande capacità di progettare alla grande scala e molto efficaci dal punto di vista espressivo, tra i quali si possono annoverare il progetto per il parco archeologico di Aquileia (1990); uno stadio con copertura apribile a Toronto (Canada) e la proposta di coprire il Colosseo a Roma (1988). Inoltre D'Olivo lavorò a proposte urbanistiche innovative, come la "Città ciambella" nel 1978 (Fig. 1) e il progetto "Gradiente" (Fig. 2, Studio per una città ecologica tra il 1978 e il 1984). Fu molto impegnato nella riflessione progettuale sulla ricostruzione del Friuli dopo i terremoti del 1976, nonostante le sue proposte non vennero spesso apprezzate dagli amministratori e dagli imprenditori locali.

L'eredità lasciata dalla sua carriera è senza dubbio significativa, ma rispetto alle sue esperienze internazionali e ai suoi progetti innovativi, le opere realizzate nella sua terra d'origini risultano relativamente poche. Nonostante abbia progettato molte nuove città e programmato lo sviluppo insediativo di tanti centri urbani, firmò solamente due strumenti urbanistici, in Friuli Venezia Giulia: il Piano regolatore generale di Latisana (1953-1959) e la Variante generale al Programma di fabbricazione di Polcenigo (1978).

Marcello D'Olivo morì a Udine il 24 agosto 1991.

Figura 1: Disegno della “Città ciambella”, a cura di D’Olivo (1986) (Fonte: google immagini)

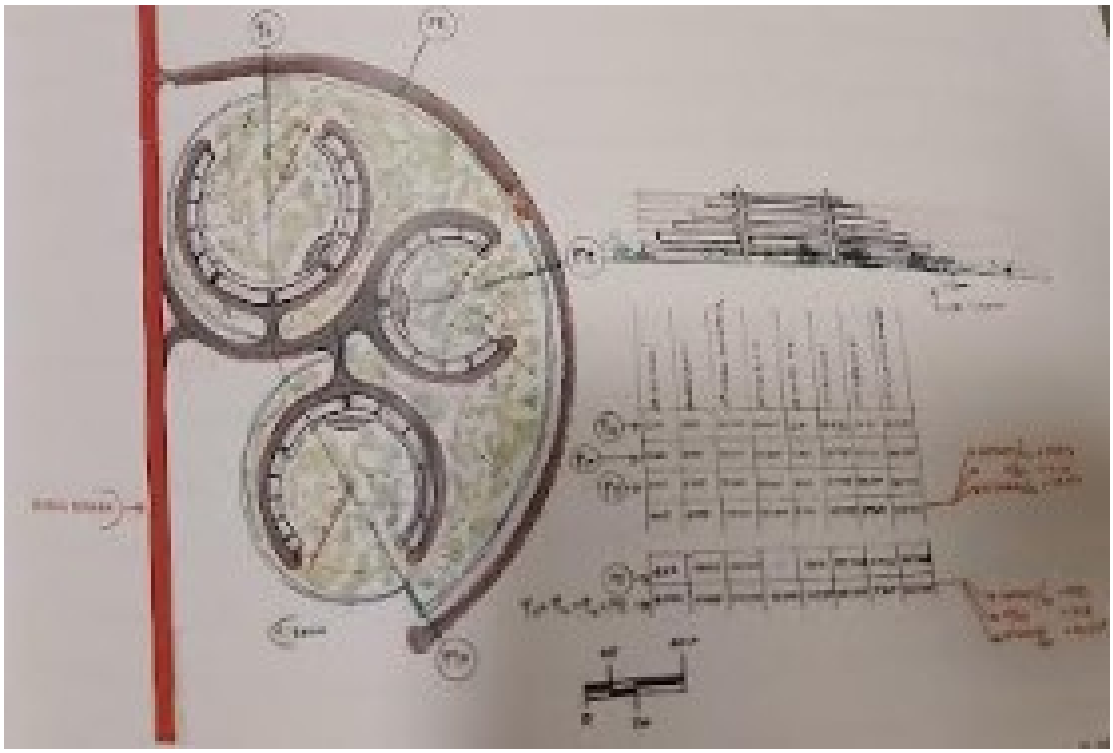

Figura 2: Diagramma dell’arteria primaria e del sistema del “Gradiente”, a cura di D’Olivo (Fonte: google immagini)

CAPITOLO 2: L'ORIGINE DI LIGNANO

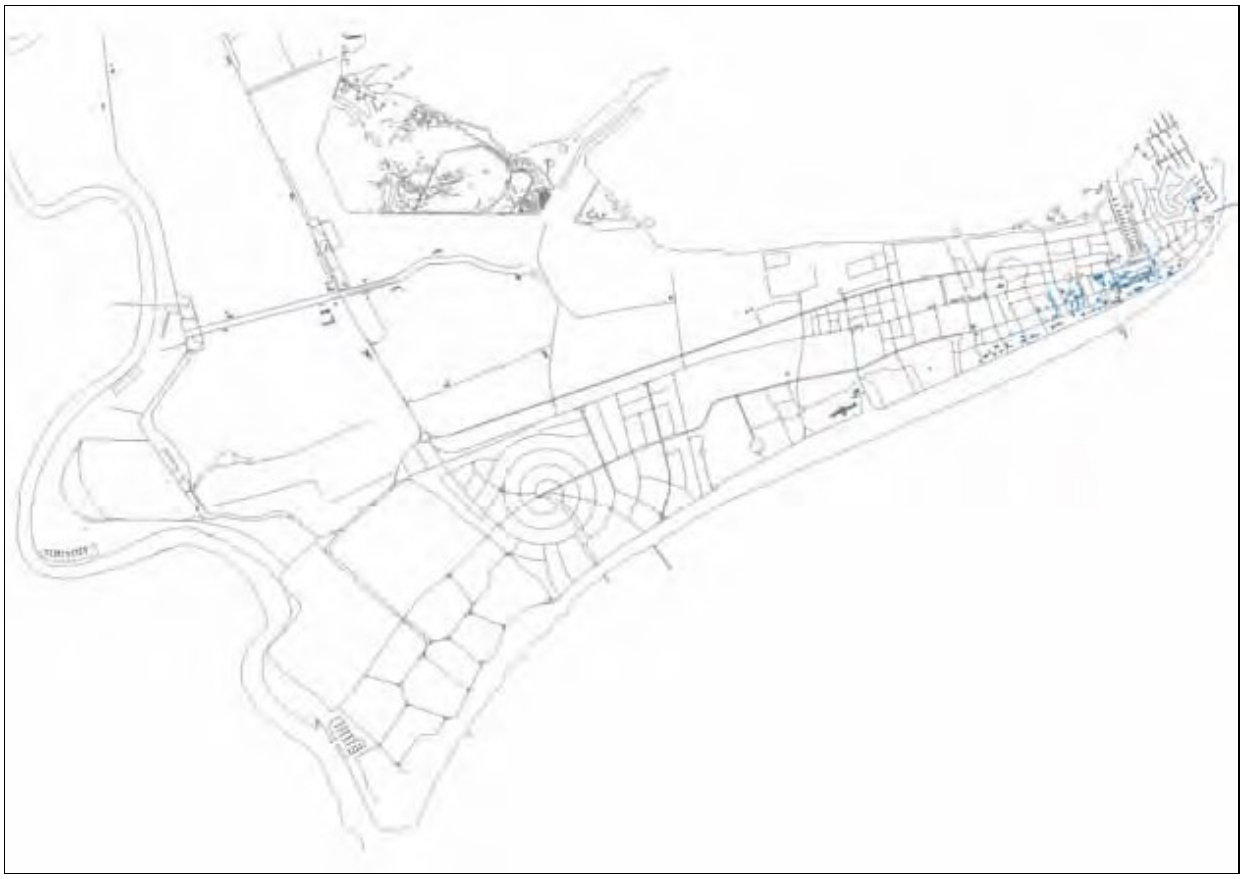

Figura 3:La penisola di Lignano oggi (Fonte: Teche friulane)

Il termine Lignano origina dal latino "Lugnanum" che a sua volta deriva da "lupus", lupo. Questa interpretazione potrebbe essere legata alla presenza di lupi nella zona in tempi antichi quando il territorio era ancora una vasta area selvaggia e boscosa, dove i lupi erano comuni e diffusi. Una seconda interpretazione invece, vede il termine "Lugnanum" come nome originario del proprietario del fondo in epoca romana. Infatti è certo che i Romani frequentassero la penisola di Lignano.

Nel 1420 Lignano passò sotto il dominio della Repubblica di Venezia che lo diede in feudo successivamente a diverse famiglie nobiliari. Solo una di queste, la famiglia Vendramin, signora di Latisana, legò significativamente il suo nome a queste terre, facendovi costruire, presumibilmente nella seconda metà del XVI secolo, la chiesetta di S. Zaccaria proprio nel cuore del minuscolo borgo contadino di Pineda. Nei secoli

successivi il territorio di Lignano rimase ai margini della storia con eventi di limitata importanza. Nel 1812 l'esercito di Napoleone costruì un avamposto sulla punta di Lignano e nel 1813 si contavano appena 70 gli abitanti.

L'importanza di Lignano aumentò durante le guerre di indipendenza, alla fine delle quali Lignano entrò a far parte del Regno di Italia (1860) poiché la penisola divenne un punto di riferimento per le navi da guerra austriache che sorvegliavano l'Adriatico.

Nel 1903 il Comune di Marano Lagunare lanciò la prima idea di valorizzazione della spiaggia di Lignano e cominciò la realizzazione del primo "stabilimento balneare". Nel 1904, Lignano entrò nella sua fase di sviluppo "moderno" con l'apertura dello "Stabilimento Balneare" e, nell'anno successivo, dell'Albergo Lignano, il primo albergo, chiamato "Marin" dal nome della famiglia dei proprietari, di origine della laguna maranese.

Il 2 agosto del 1914, a seguito della notizia della prima guerra mondiale (Fig. 4), venne bloccato il processo di costruzione di Lignano e cominciarono ad arrivare gruppi di ufficiali dell'esercito a perlustrare la zona.

Figura 4: Soldati austroungarici impiegati in contraerea (Fonte: Istituto Luce)

Nel 1919 – a guerra conclusa – presero avvio i lavori di bonifica del territorio circostante con la costruzione di canali, argini e strade che ridisegnarono il paesaggio della penisola. Nel 1922 venne inaugurato il ponte girevole di Bevazzana, che permise le comunicazioni dirette tra Lignano e il resto d'Italia, dopo che lo scavo della via d'acqua della Litoranea Veneta aveva di fatto isolato la penisola. Nel 1931 compare per la prima volta la dicitura "Lignano dalla sabbia d'oro" in un *dépliant* degli Alberghi Riuniti, e negli anni successivi dal 1932 al 1938 si conclusero i lavori di bonifica della laguna.

La nascita del primo stabilimento balneare a Lignano si inserisce in un contesto storico e culturale più ampio che ha visto la nascita e lo sviluppo delle località balneari italiane. Per raccontare questa storia, è necessario partire dal quadro generale della nascita delle città balneari in Italia, che ebbe un forte impulso durante il periodo fascista, quando il regime cercò di promuovere il turismo come strumento di consolidamento del consenso popolare e di valorizzazione della "salute fisica" della popolazione.

Negli anni successivi all'Unità d'Italia, la cultura del mare cominciò a diffondersi, inizialmente tra le classi alte, che frequentavano le località balneari tradizionali come San Remo e Rimini, dove si trovavano i primi stabilimenti balneari. Questi stabilimenti erano per lo più strutture modeste che offrivano la possibilità di fare il bagno, ma senza le complesse infrastrutture che oggi associamo alla sola idea di turismo balneare. Il primo stabilimento balneare a **Lignano Pineta** fu il risultato di un piano di sviluppo che si inseriva nel più ampio progetto di promozione del turismo marino che stava prendendo piede in Italia. Questo stabilimento si caratterizzava per un'architettura moderna e funzionale, che rispecchiava le tendenze dell'epoca e l'idea di un turismo di qualità, accessibile anche alle classi medie.

Il vero boom per le città balneari italiane, e quindi anche per Lignano, avvenne come detto, durante il **periodo fascista**. Il regime, che cercò di promuovere l'idea di una "nazione sana" e "forte", sostenne attivamente lo sviluppo delle **colonie marine** e delle località balneari come luoghi di educazione fisica e di "rigenerazione" della popolazione italiana.

Durante gli anni '30, furono costruiti numerosi stabilimenti balneari lungo la costa adriatica, da Venezia a Riccione, passando per Rimini, che divennero luoghi di va-

canza ma anche di "educazione" fisica, tanto che venivano organizzati corsi di ginnastica e attività sportive. L'idea alla base di queste strutture era quella di combinare il relax della vacanza con la promozione di un ideale di forza e salute fisica.

In particolare, a Lignano, il fascismo favorì la creazione di grandi strutture alberghiere e turistiche, e l'urbanizzazione dell'area prevedeva anche la realizzazione di servizi moderni per il tempo libero, come stabilimenti balneari, per l'appunto, piscine e impianti sportivi. La **"Pineta"** di Lignano venne così trasformata da un'area naturale e selvaggia in una delle principali mete turistiche della regione, attirando anche una parte significativa della classe media italiana, che iniziò a frequentare questi stabilimenti balneari moderni.

Nel secondo dopoguerra, alla ripesa dell'economia e di conseguenza del turismo balneari, Lignano tornò ad essere un meta importante, soprattutto per le famiglie del Nord Est e di conseguenza si iniziò a pensare ad una possibile espansione delle strutture ricettive di Lignano.

Nel 1953 l'architetto Marcello D'Olivo progettò l'insediamento di Lignano Pineta a forma di spirale, caratterizzato da un "costrutto" centrale (il "Treno") di negozi e servizi, da residenze ed attrezzature immerse nel verde. Si trattava del primo progetto che attirò l'attenzione su Lignano, ma non venne risparmiato dalle polemiche. In seguito a un'iniziale opposizione da parte degli abitanti, nel 1959 Lignano raggiunse l'autonomia da Latisana diventando Comune autonomo, inserendo nel proprio stemma l'oro della spiaggia, l'azzurro del mare e la spirale di Pineta (Fig.5).

Oltre settant'anni fa, i giornali friulani riportarono le accese controversie riguardo il progetto di Lignano Pineta di Marcello D'Olivo. I critici lo consideravano limitante e temevano che lo sviluppo edilizio potesse togliere clienti a Sabbiadoro. Al contrario, nel corso del tempo con l'affermazione del turismo di massa, Pineta si è mostrata un fattore importante del successo di Lignano, risultando un progetto elegante e grandioso che molti, anche tra i critici più autorevoli, non riuscirono a riconoscere all'epoca. La nuova località balneare da quegli anni in poi si è sempre distinta per la sua modernità e per la sua particolare struttura all'avanguardia, per i suoi servizi e per le sue attrezzature di eccellenza nel panorama turistico europeo.

Figura 5: Il nuovo stemma adottato dopo l'autonomia

L'idea di Lignano Pineta, come la conosciamo oggi nell'attuale realizzazione, nacque dall'iniziativa privata, da una collaborazione di imprenditori impegnati a raggiungere un progetto ideale di trasformazione del proprio territorio e una nuova leva di sviluppo economico per un'area all'epoca "depressa".

La società che diede vita a Lignano Pineta nacque per caso durante il periodo di Pasqua del 1952, dopo che un gruppo di amici si incontrò in una trattoria friulana per cenare in compagnia e per scambiarsi gli auguri. Tra un discorso e l'altro, cominciarono a parlare di qualche possibile iniziativa da prendere insieme, qualcuno propose di costruire una società per l'allevamento dei tassi, ma l'idea fu presto scartata per la sua difficile realizzazione. Infine, venne fuori un'altra proposta, quella di acquisire il pezzo di pineta accanto alla colonia POA di Lignano Sabbiadoro e trasformarlo in campeggio. Questa iniziativa aveva tutte le premesse giuste per svilupparsi: all'epoca il turismo all'aria aperta si stava appena affermando e i terreni a disposizione risultavano anche a basso costo. Era un luogo suggestivo e selvaggio di natura incontaminata, caratterizzato da dune di sabbia dietro le quali si estendevano boschi di pini, rovi, ginestre e boscaglie di acacie. Il mare del litorale appariva deserto dato che piroscafi e grossi pescherecci erano tenuti lontani dalla costa dai bassi fondali.

Era il regno di animali come l'anguilla, il rombo, il pesce laguna, la volpe, la lepre, il fagiano e di ogni sorta di uccelli del litorale. Inoltre, Lignano era già meta conosciuta da molti perché zona di caccia alle volpi. Così la proposta prese forma con l'intento di attrezzare il luogo con i servizi necessari per accogliere i visitatori che sarebbero venuti a vivere a contatto con la natura.

Al termine della cena di Pasqua si arrivò ad una decisione. Alcuni andarono a trovare l'imprenditore veneziano Gaggia, proprietario dei terreni, per offrirgli di entrare nella società. Ma l'imprenditore veneziano, davanti a questa richiesta, si rifiutò categoricamente di aderire a un'impresa del genere considerando "una follia concepire un'idea del genere, in una zona desolata, abbandonata da Dio, infestata da serpenti, zanzare e ogni tipo di insetti". L'imprenditore si era stancato di quei terreni, da lui considerati buoni solo per la caccia, ed era disposto a cederli a un ottimo prezzo. Dopo aver concordato il prezzo, il gruppo di amici accettò l'offerta e l'affare si concluse. Passarono alla società 117 ettari oltre ad ulteriori 23 che il gruppo di soci acquistò in seguito da un'azienda agricola limitrofa. Nel frattempo, la società venne costituita anche giuridicamente e successivamente all'assemblea dell'11 gennaio 1953 a Udine, alla quale parteciparono una cinquantina di soci, il notaio Zaina redasse l'atto e il capitale sociale venne fissato a 17 milioni e 900 mila per poi passare a 73 milioni.

Ora si trattava di definire la direzione da seguire entro la data di scadenza della società fissata al 31 dicembre 2010. Anche qui in seguito a numerose discussioni, proposte e controproposte, la stessa società di Lignano Pineta decise di presentare l'opportunità di un insediamento urbanistico entro il quale sistemare il campeggio. Il problema più complesso e difficile era però quello di definire un sistema di viabilità funzionale che collegasse la penisola la resto del territorio e soprattutto assicurasse una razionale organizzazione dell'insediamento: da qui prese le mosse il progetto dell'arch. D'Olivo.

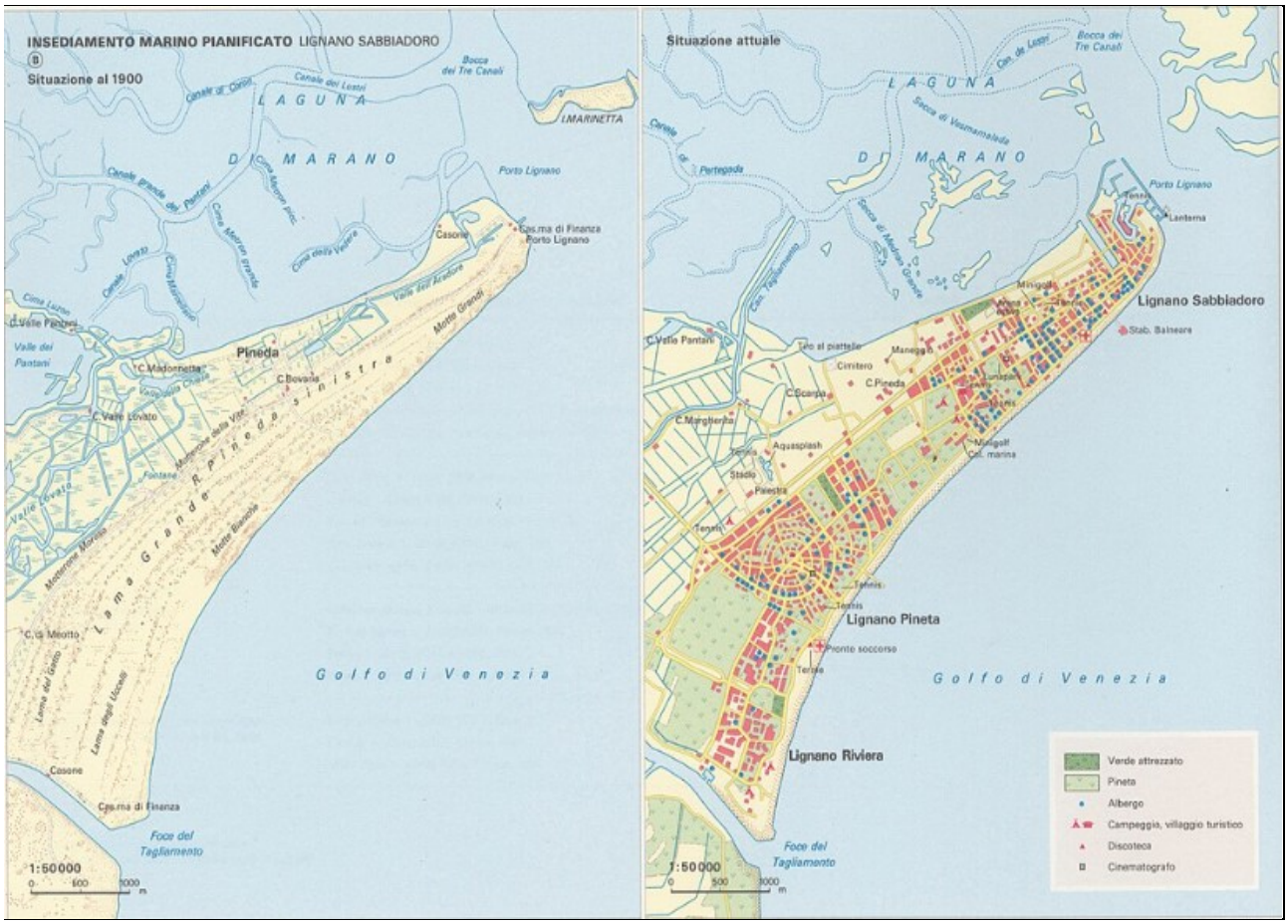

Figura 6: Evoluzione urbanistica di Lignano nel XX secolo

CAPITOLO 3: LA NASCITA DE “LA NUOVA LIGNANO”

Nel capitolo seguente saranno analizzati una serie di documenti, fonti storiche, elaborati grafici e disegni progettuali che hanno contribuito in maniera determinante alla configurazione urbanistica di Lignano, favorendo lo sviluppo della località specialmente a seguito della sua affermazione come uno dei principali poli balneari dell’Alto Adriatico. L’analisi si concentrerà, in particolare, sulle idee guida dei progetti urbanistici elaborati da tre distinti architetti, Provino Valle, Marcello D’Olivo e Luigi Piccinato, i cui interventi hanno interessato tre aree territoriali ben definite e differenti all'interno del contesto lignanese: rispettivamente Lignano Sabbiadoro, Lignano Pineta e Lignano Riviera. È fondamentale sottolineare come tali progetti siano stati concepiti in momenti differenti, pur in un arco temporale relativamente ravvicinato, e rispondano ciascuno a specifiche esigenze urbanistiche, paesaggistiche e funzionali proprie del settore territoriale di riferimento. Tra le tre proposte, particolare attenzione sarà riservata allo studio e alla realizzazione del piano urbanistico di Marcello D’Olivo per Lignano Pineta, noto per la sua originale struttura a spirale, divenuta uno degli elementi iconici della pianificazione moderna della città.

3.1 La realizzazione tra idee innovative, ostacoli e criticità nell’esecuzione

Marcello D’Olivo, con il progetto della famosa “chiocciola”, nel 1953 vinse il concorso per il piano urbanistico di Lignano Pineta. Il suo progetto spiccò tra quello di numerosi professionisti partecipanti e divenne celebre per la sua innovativa e audace forma a spirale che contraddistingueva il generale impianto dell’insediamento (Figura 7) che grazie ai suoi vantaggi in termini di funzionalità e alla sua originalità ed eleganza estetica, assunse un forte significato identificativo, diventando simbolo riconosciuto di Lignano.

Secondo elemento chiave che contraddistingue il progetto di Lignano Pineta di D’Olivo è il “**treno**”, una successione di negozi, locali pubblici e appartamenti che dal centro della spirale con una forma curvilinea arriva fino al mare.

Figura 7: Visione dall'alto della "Chiocciola" (Fonte:https://censimentoarchitetturecontemporanee.cultura.gov.it/scheda-opera?id=2183)

In quel periodo, Marcello D'Olivo era agli inizi della sua carriera professionale ed era già apprezzato per la realizzazione del **Villaggio del Fanciullo** di Opicina, presso Trieste. Con il successivo progetto di Lignano, l'architetto risultò particolarmente impegnato, perché sin da subito si era proposto non tanto la realizzazione di un semplice campeggio in riva al mare, ma piuttosto di una vera e propria città vacanza. Il progetto di Lignano Pineta fu per D'Olivo il primo passo concreto per provare a mettere in pratica alcune sue teorizzazioni sull'organizzazione e struttura più funzionali per una città adatta all'uomo moderno. L'idea di fondo di D'Olivo per la città moderna è che questa riesca a mantenere un corretto equilibrio tra insediamento umano e natura e preservi i ritmi che consentono alla vita naturale di prosperare. D'Olivo, in base a questo principio di organizzazione urbana, disegna per Lignano Pineta un sistema a spirale con lo scopo di preservare il paesaggio naturale preesistente e integrare l'insediamento turistico armoniosamente con la natura circostante, rispettando la pineta.

Figura 8: Foto aerea della spirale di Lignano Pineta appena tracciata sul terreno, a cura di Cecchini R. (1972). L'evoluzione di Lignano attraverso i secoli. (Archivio Biblioteca Comunale Lignano).

D'Olivo ideò infatti un tracciato curvilineo per le strade, seguendo una spirale geometrica la cui forma conferiva alla percorrenza del territorio un andamento gradualmente centripeto, permettendo di raggiungere tutte le zone della lottizzazione. Nel complesso disegno dell'area, D'Olivo collegò i vari archi della spirale agli assi radiali secondari, ideando un'arteria portante, vera spina dorsale della lottizzazione, che fu fatta correre da ovest ad est, attraversando il centro e collegando Pineta a Sabbiadoro. Un altro elemento specifico del progetto urbanistico di rilievo era la strada ad asse leggermente ricurvo e a doppia carreggiata realizzata per collegare il centro della spirale al lungomare e alla spiaggia. Allo scopo di valorizzare anche i terreni distanti dal mare, D'Olivo progettò un centro commerciale che partiva dal centro della spirale e si snodava con un andamento curvilineo fino al litorale, il "Treno", destinato ad ospitare gli edifici commerciali al pian terreno e residenze al piano superiore con accesso dall'esterno (Figura 9).

La realizzazione della strada a spirale comportò la lottizzazione dei terreni non più secondo una banale scacchiera ma organizzandoli con estrema varietà (di forma e organizzazione) lungo tutta la spirale, in modo da poter anche assicurare il maggiore rispetto del bosco, facendogli assumere il ruolo di protagonista dell'ambiente urba-

no. L'edificato. secondo le previsioni infatti, doveva sorgere in mezzo agli alberi, sviluppato entro una sorta di immenso parco, in maniera che gli edifici fossero pressoché nascosti dalla rigogliosa vegetazione. Per permettere tale risultato, i lotti furono fissati in una superficie di circa 1.000 metri quadrati e profondi 50 metri (Fig.10). Dell'area complessiva, soltanto una quinta parte avrebbe potuto essere disboscata a fini edilizi. I vincoli del regolamento determinarono la distanza del fabbricato dal limite stradale a una misura non inferiore a quella della sede stradale stessa e la distanza minima dagli altri confini a non meno di 3 metri.

Furono indicati inoltre precisi limiti di altezza a seconda della tipologia di edificio. Attraverso la viabilità curvilinea D'Olivo volle ottenere prospettive e panorami sempre variabili, per dare maggiore rilievo e movimento alla dunosa e varia configurazione del terreno.

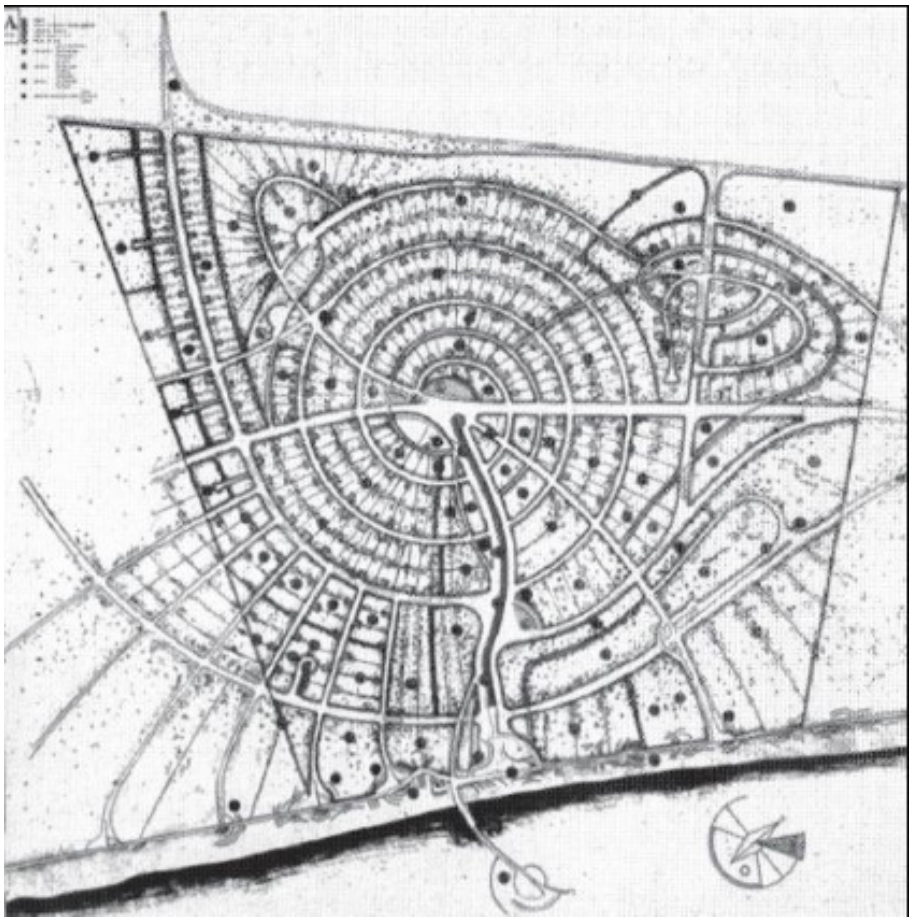

Figura 9: Progetto di Lignano Pineta, a cura di Marcello D'Olivo (dal web)

La realizzazione delle strade curvilinee rendeva più agevole e sicura la circolazione automobilistica, eliminando gli incroci ad angolo retto e permetteva anche una mi-

gliore organizzazione dei sistemi idraulici, elettrici, telefonici e igienici, con le linee che seguivano il confine interno dei lotti, parallelamente alla strada, evitando di attraversarli. Inoltre, ogni lotto poteva essere raggiunto dalla strada, evitando così problemi di accesso e il rischio che i fabbricati risultassero isolati.

Lignano Pineta era quindi destinata a offrire un rifugio nel verde e a favorire il **dialogo tra l'uomo e la natura**, in una sintesi fra civiltà moderna e natura selvaggia. Lo stesso movimento a spirale sembrava essere stato disegnato con l'obiettivo di recuperare la dimensione umana del paesaggio e a garantire la continuità degli spazi verdi.

Lignano doveva apparire ai futuri "abitanti" come un luogo di vacanza caratterizzato da pace e natura, una pausa temporanea, in contrapposizione ai frenetici ritmi della società tecnologica.

Il disegno della società di Lignano Pineta e il progetto di D'Olivo non furono subito compresi e ben accolti: anzi gli enti pubblici e privati della zona manifestarono inizialmente perplessità e opposizione. Molti di essi sostenevano che la "Lignano dell'epoca" non doveva essere sacrificata per un'ipotetica e futura "**nuova Lignano**". Le polemiche arrivarono al culmine nel 1954 durante la mostra a Udine organizzata dal Circolo Artistico Friulano, che presentava i disegni del piano regolatore per "Lignano Penisola" progettato da D'Olivo per collegare Lignano Pineta a Lignano Sabbiadoro. Durante l'evento vennero intervistati numerosi critici d'arte, albergatori, il presidente della Società di Lignano Pineta, il progettista, il presidente dell'Azienda di soggiorno e il sindaco di Latisana, molti dei quali espressero i loro timori per i propri affari a causa del nuovo piano. È da notare che tutte le critiche del progetto non furono mai riferite ai caratteri urbanistici e architettonici: anzi, nessuno si oppose al disegno nel suo complesso che veniva generalmente definito come "pregevole" ed "artisticamente valido". Tuttavia, queste polemiche causarono un ritardo nell'inizio dei lavori di lottizzazione a causa del tardivo arrivo dei permessi.

La società per non far perdere tutte le risorse investite, si trovò quindi costretta a continuare il finanziamento del progetto, a questo punto di incerta realizzazione. Fu grazie al senatore Ernesto Piemonte, convinto del fatto che il permesso di costruire sarebbe arrivato presto, che i soci (preoccupati e perplessi) furono incoraggiati e spinti a proseguire.

Così, dopo lunghe discussioni e altrettanto lunghe attese, si giunse finalmente al 5 giugno 1953, giorno in cui, ottenute tutte le licenze, poterono iniziarono i primi lavori con i trattori: l'inizio di una nuova vita per la località di Lignano Pineta.

Durante i primi anni, comunque, ci furono difficoltà finanziarie nonostante i continui lavori. Si realizzarono le fognature, furono scavati due pozzi artesiani profondi 227 metri per l'acqua potabile, per l'acqua potabile, si apprestarono le condutture idriche, quelle per l'energia elettrica e si asfaltarono le strade.

D'Olivo progettò anche le "**rotonde**" (Fig. 11 bagni da spiaggia) in alcuni nuclei distanziati equamente tra loro e ricavati negli spazi ristretti che la duna litoranea presentava. Questi spazi, caratterizzati da pareti curve, si inserivano armoniosamente nel paesaggio senza alterare l'ordine naturale. Ogni "rotonda", dotata di un proprio stabilimento balneare aperto e accessibile da tutti, dava vita a un ritrovo per gli abitanti di ville e condomini costruiti nella pineta retrostante.

Venne anche prevista (come nell'idea originale del gruppo di soci fondatori) **un'area adibita a campeggio** (Fig. 12) caratterizzata anch'essa dalla presenza di molta vegetazione e comunicante direttamente con la spiaggia per mezzo di sentieri sinuosi tracciati attraverso la pineta. Quest'area si rivelò un ottimo strumento di promozione della zona tuttavia. Nonostante nel 1957 si arrivò ad una crisi dato che il capitale della società fu quasi interamente speso per le strutture primarie lasciando la maggior parte dei terreni ancora invenduti.

Nel 1958, con la costruzione di tre grandi alberghi (Fig. 13), la zona di Lignano Pineta decollò decisamente. Queste realizzazioni, infatti, portarono ad investimenti di maggiore entità e la società promotrice si orientò verso la proposta di insediamenti di maggiori dimensioni. Tutto questo sempre nel rispetto dei caratteri originari del progetto, mantenendo gli elementi fondamentali del disegno originario di Lignano Pineta, e quindi la possibilità, per il turista, di **immergersi completamente nel verde.**

Figura 11: Le “rotonde” (bagni da spiaggia) dispongono di un bar, docce, servizi igienici e spogliatoi, a cura di Cojutti G. et al. (1974), Lignano vent’anni. Udine, Italia: Grafiche Del Bianco.

Figura 12: Prima zona di campeggio di Lignano Pineta, a cura di Cecchini R. (1972). L’evoluzione del litorale-di Lignano attraverso i secoli. Archivio di Latisana. Milano, Italia: Touring Club Italiano.

Figura 13: Uno dei primi alberghi realizzato in prossimità del "treno" a Lignano Pineta, a cura di Cojutti G. et al. (1974), Lignano vent'anni. Udine, Italia: Grafiche Del Bianco.

3.2. Tre diverse visioni di città: la proposta di Valle, di D'Olivo e di Piccinato

Nelle pagine che seguono si presenteranno alcuni documenti che hanno preceduto la realizzazione di Lignano, completando il progetto inziale e garantendo lo sviluppo della località, soprattutto dopo la sua affermazione quale uno dei principali centri balneari dell'Alto Adriatico. In particolare si tenterà di comprendere attraverso i disegni di studio e di progetto, le idee portanti dei piani che sono stati elaborati da tre diversi progettisti (Provino Valle, Marcello D'Olivo e Luigi Piccinato), in tre porzioni di territorio differenti (Sabbiadoro, Pineta e Riviera), a poca distanza temporale l'una dall'altra. Maggiore attenzione sarà posta sul progetto della "chiocciola" di Marcello D'Olivo e alla sua realizzazione.

3.3. La proposta di Provino Valle

Una prima proposta risale al 1924 con l'elaborazione di questa prospettiva a **volo d'uccello** dove si può già osservare lo schema di sviluppo della località balneare con il grande viale lungomare che verrà mantenuto nei piani successivi anche per enfatizzare la prossimità della laguna di Marano (Figura 14).

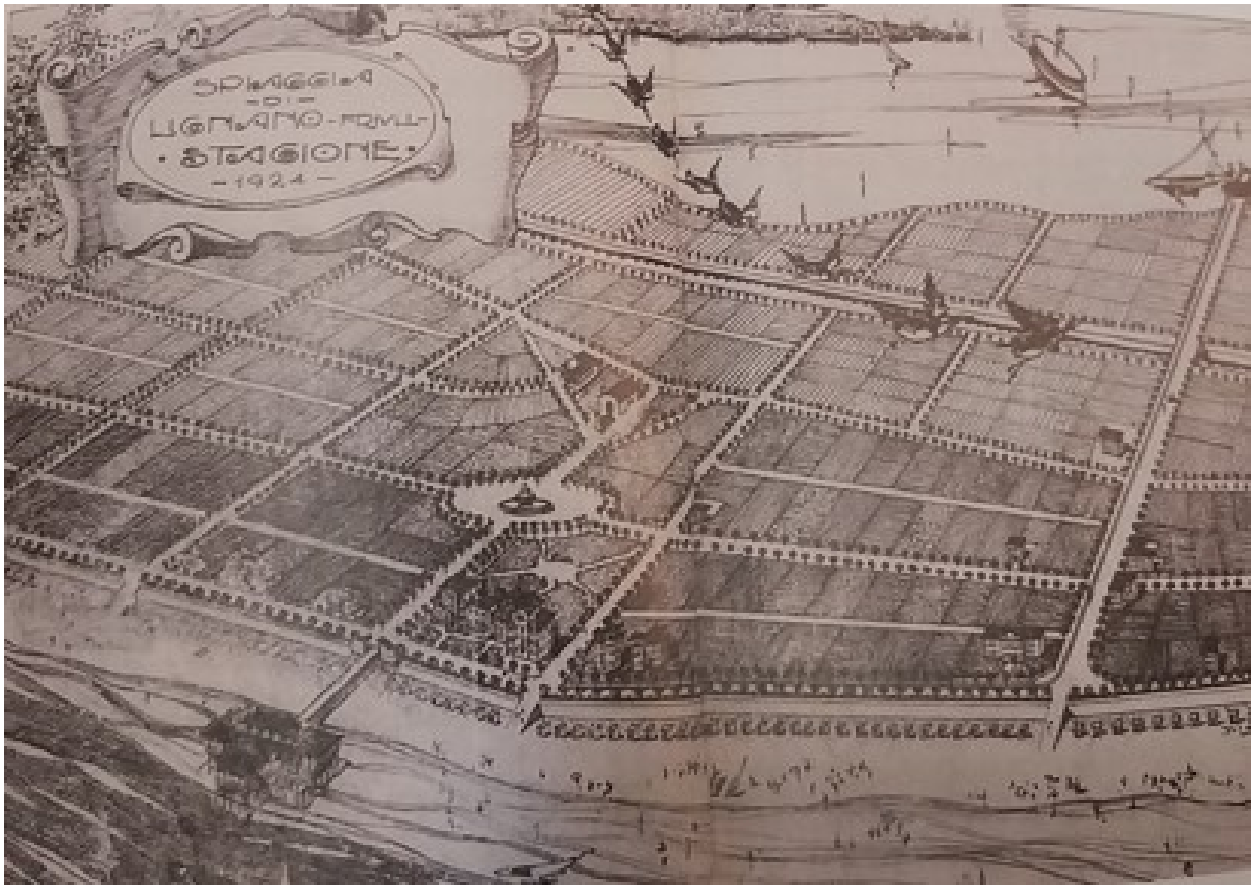

Figura 14: Spiagge di Lignano, prospettiva a volo d'uccello, (1924) Archivio Valle, Udine.

Pochi anni dopo, nel 1926, verrà formulato uno studio preliminare di Lignano Sabbiadoro. È interessante osservare come questo studio si differenzi dal piano definitivo (Fig. 15) in quanto Valle propone di organizzare la città includendo una serie di servizi utili, oltre ad alcuni elementi inusuali come gli orti. Questi ultimi sembrano privi di una reale funzione e, a mio parere, non hanno ragione di esistere, e probabilmente non avevano ancora la concessione per quel specifico pezzo di terreno. Nel piano regolatore definitivo non compariranno più.

L'elemento più importante della proposta è l'affaccio sulla laguna. Questo perché fino al 1932 non si arrivava ancora con l'auto a Lignano quindi era importante adottare una soluzione che consentisse l'arrivo delle imbarcazioni (il porto canale). In questo disegno infatti non sono essenziali le strade che collegano Pineta ma diventa elemento di centralità l'asse che collega la laguna al mare (**Terrazza mare**) perché unico percorso di accesso per i villeggianti. In questo suo primo studio Valle predilige paradossalmente un affaccio verso la laguna e non verso il mare. Con il successivo piano regolatore del 1928, il progettista abbandona decisamente l'idea del 1926. Le vie iniziano ad essere tessute per un futuro collegamento con Pineta. Lo spazio che prima era destinato agli orti ora diventa uno spazio da urbanizzare con un'impostazione del porto completamente diversa e soprattutto viene prevista la costruzione di un grande impianto turistico a **Punta Faro**, lontano dai primi impianti (davanti a Terrazza mare).

Tuttavia, il progetto mantiene sempre l'approdo via laguna poiché questo era ancora l'unico modo per arrivare a Lignano. Nel 1932 viene realizzata la strada che collega Pineta a Sabbiadoro. Questa infrastruttura viene realizzata sia per permettere alle auto di raggiungere Lignano, sia per facilitare l'accesso alla colonia, che viene costruita in funzione delle riflessioni politiche dell'epoca per un turismo sociale rivolto ai giovani. All'inizio si pensava di collocare la colonia a Grado ma, a seguito della costruzione della nuova strada, si decise di realizzarne una a Lignano. La **colonia** viene quindi costruita sul fronte mare in un lotto molto esteso "in mezzo", tra le località di Pineta e Sabbiadoro. Oggi si trova distante dal mare, infatti per raggiungerla è necessario attraversare un ampio percorso ciclopedonale e la presenza delle dune di sabbia impediscono di vederla dalla spiaggia in quanto la vegetazione ha preso il sopravvento.

Figura 15: Il Piano regolatore di Lignano, arch. Provino Valle, 1944. LIGNANO, "CROCE E DELIZIA" DEGLI URBANISTI – a cura di PAOLA CIGALOTTO E OSCAR MENEGHINI CON LA COLLABORAZIONE DI LUCA DI GIUSTO E GABRIELE MENEGHINI

3.4. Il progetto di Marcello D'Olivo

Marcello D'Olivo con la sua idea di architettura organica si concentra sulla spirale come centro per il piano di Lignano Pineta. L'idea della spirale, ha subito cambiamenti nel corso del tempo: la prima versione rappresentava la strada esistente con le strade suddivise in tre archi temporali ordinati cronologicamente e un possibile allacciamento con la futura Lignano Riviera.

Nella proposta successiva si evidenziano le aree di utilità pubblica e di utilità privata insieme alle aree destinate a diversi usi come le "case alte, case medie, alberghi, zona climatica terapeutica, area sportiva, area giochi, servizi generali, camping, case nuclei". Non sono presenti elementi che possano farci comprendere il modo in cui D'Olivo intendesse posizionare tutti questi edifici all'interno della spirale, ma in questa seconda versione probabilmente c'è la prima idea del "treno" e forse una prima idea del porto affacciato verso Riviera. Questo disegno riporta l'elenco degli undici allegati al progetto tra cui: una relazione, un computo delle aree, un volo d'uccello generale, tavole in scala riguardanti lottizzazioni, aree verdi, allacciamento con percorsi, piante e prospetti dell'albergo e della darsena.

In questo disegno si può vedere come D'Olivo inserisca un nuovo elemento orizzontale ma perpendicolare al mare che taglia a metà la spirale. Anche qui si nota benissimo l'idea iniziale del "treno" e anche quella di proseguire e arrivare fino al mare con una curva rivolta verso Riviera con una darsena che avrebbe ospitato anche il club vela. La darsena viene rivolta verso sud probabilmente per proteggere le imbarcazioni dalla corrente adriatica e anche per avere una copertura rispetto al vento, per dare la possibilità a chi arrivava con la barca di entrare e attraccare su questa ipotetica Terrazza mare. D'Olivo tiene conto delle forme curve e fluide delle correnti marine che poi diventano le forme anche della deposizione delle sabbie. Le sabbie sono depositate così perché è questo il senso della deposizione: quando il fiume **Tagliamento** sospinge fuori della foce la sabbia, la corrente la deposita da Riviera verso Sabbiadoro (da sud a nord) e in questo modo permette la formazione della spiaggia più ampia a Riviera.

Rispetto al progetto di D'Olivo, per assurdo Luigi Piccinato si mostrerà molto più attento alla deposizione delle dune (nel tentativo anche di conservarle), mentre nel suo progetto Valle propone lo spianamento delle dune naturali.

Si possono notare anche alcuni piccoli dettagli nei disegni tra cui: una chiocciola con dei segmenti che partono dal centro e si diramano verso l'esterno che, molto probabilmente, è una prima idea di lottizzazione che si ritrova anche nel disegno principale; e una prospettiva dell'elemento centrale che collega il centro della darsena con un ponte nel mezzo. Successivamente verranno collocati in diversi punti del piano i vari servizi e tipologie di edifici. Gli alberghi sono situati sul lungomare, il camping è posto all'esterno della "chiocciola" e rivolto verso Sabbiadoro. L'idea dell'asse centrale con la darsena che sfocia verso il mare viene ripresa. Sono presenti nuovi servizi che sono raggruppati al centro della spirale come l'ufficio postale, l'infermeria, i negozi, gli enti per il turismo e la chiesa. Nel progetto, D'Olivo colloca sul fronte mare una casa di cura e l'auditorium e inoltre, propone anche la soluzione ad un "problema" relativo alla circolazione, individuando come elemento critico di concentramento del traffico veicolare nel punto che collega Lignano con Latisana.

Per collegare il centro di Latisana con Lignano Pineta, infatti, il progetto prevedeva una strada curvilinea e non retta, come è stata poi realizzata successivamente. Inoltre, sono presenti dei calcoli dell'andamento curvilineo da dare alla strada di collegamento. D'Olivo piega la posizione della strada in modo tale che la "chiocciola" si trasformi in un elemento organizzativo anche di Latisana. Questo progetto non ha una data precisa, ma si ipotizza che sia stato realizzato in un periodo prossimo al piano di ricostruzione del piano regolatore di Latisana che stava elaborando l'ing. Zanini. D'Olivo, con questi pochi tratti, intendeva forse manifestare la sua critica al piano di ricostruzione che Zanini stava elaborando (ridisegnando e ricostruendo "dov'era e com'era") con un atteggiamento completamente opposto. Anche se la ricostruzione di Latisana avviene prima del 1952 (quindi prima della "chiocciola"), D'Olivo idealmente lega ancora questo spazio come se fosse dipendente dall'abitato di Latisana, prevedendo una trasformazione di quest'ultima con le stesse logiche con le quali si intendeva proporre l'intervento di sviluppo di Lignano. In questa fase non c'è ancora un collegamento preciso con la testa del "delfino" tantomeno con le strade disegnate da Provino Valle. Nel suo progetto, però, D'Olivo propone già una strada di collegamento tra Riviera e Sabbiadoro nella parte superiore adiacente al parcheggio che però non vada a toccare le colonie situate lungomare nel mezzo tra Pineta e Sabbiadoro.

Un altro elemento interessante del progetto è la grande attenzione alle morfologie locali soprattutto alla presenza del Tagliamento e alla strada di Bevazzana che viene segnalata con grande precisione quasi costituisse un legame antico tra Lignano e Latisana da conservare. Si nota poi una grande attenzione alla **morfologia lagunare**, come si deduce dall'attento disegno e dai dettagli con cui vengono definiti i lidi lagunari. Con questi elementi il progetto sembra manifestare una forte attenzione alla naturalità dei siti. In realtà, il progetto per Lignano di D'Olivo non ne tiene conto perché sovrappone al contesto naturale un disegno assolutamente ideale e utopico. Il disegno (Fig.16) si differenzia da tutti i disegni precedenti e successivamente realizzati per essere l'unico ad avere la spirale tracciata in senso opposto alle altre.

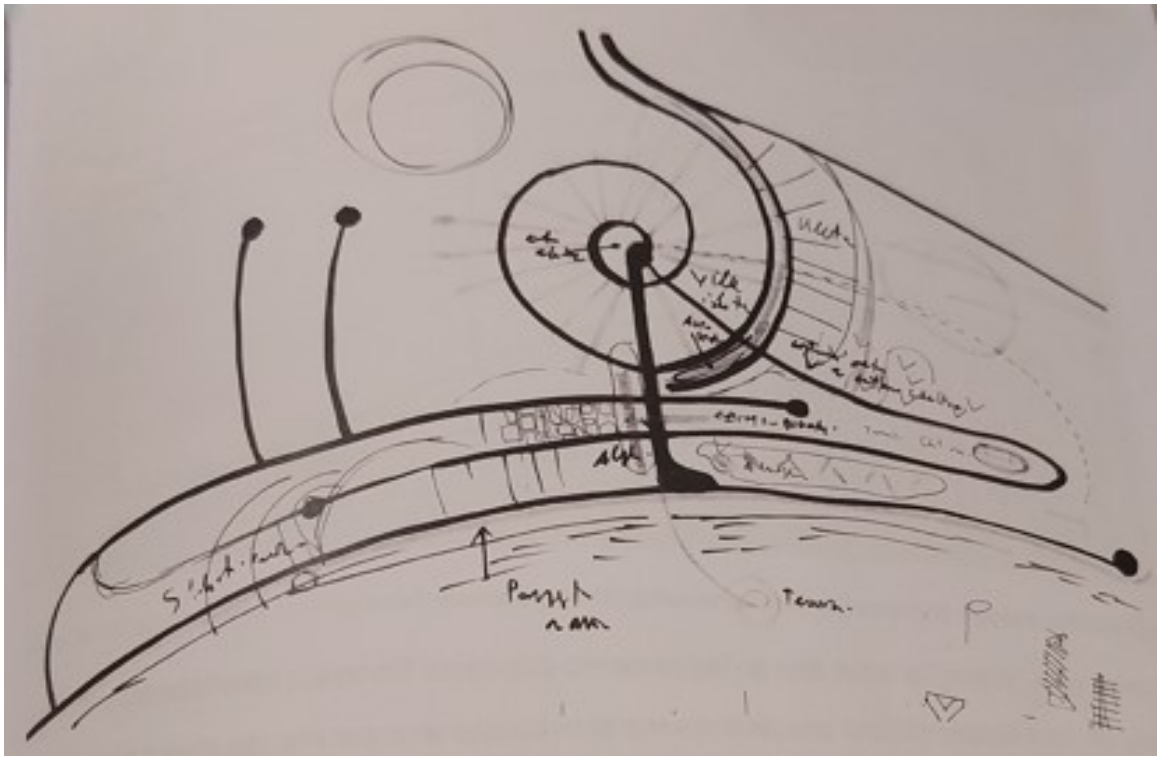

Figura 16: Schizzo preliminare della spirale, tracciata in senso opposto a quello poi realizzato, a cura di Marcello D'Olivo (1972), vol. II in Discorso per un'altra architettura. Udine, Italia. Casamassima

Un'altra differenza dai progetti appena citati, è la darsena che in questo caso è rivolta verso Sabbiadoro e non Riviera: molto probabilmente non era più una darsena ma è stata ipotizzata come una terrazza sul mare anche perché non avrebbe protetto le imbarcazioni dai venti e dalle maree. Una cosa comune a tutti i disegni è la lottizzazione radiale e l'elemento del "treno" che parte sempre dal centro e arriva fino al

mare. Da notare il tratto arancione posto parallelamente al lungomare. Parallelamente al tratto sopra si diramano due peduncoli a vicolo cieco paralleli tra loro che si estendono verso Nord e che serviranno a capire come si è evoluto il disegno successivo.

Nel disegno successivo (Fig.17) D'Olivo ripensa le modalità con cui ridefinire tutto il sistema del litorale di Lignano andando a modificare sia l'area di Lignano Sabbiadoro dopo il piano di Provino Valle sia la zona di Lignano Riviera.

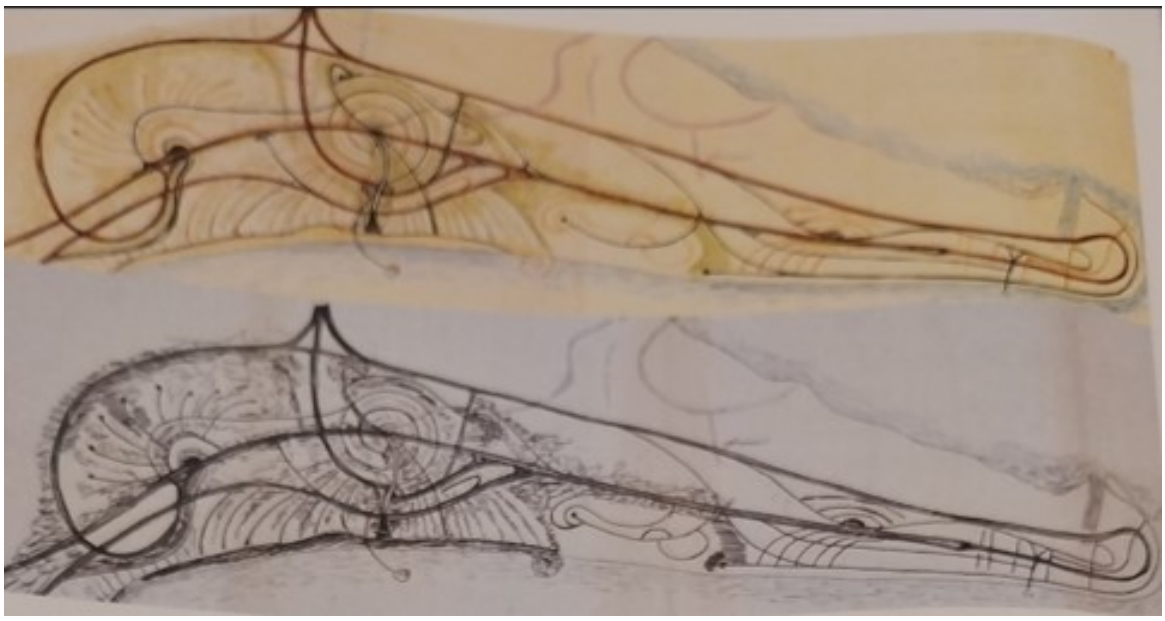

Figura 17: M. D'Olivo, ridisegno dell'intera penisola di Lignano, 1953. (https://www.domusweb.it/it/dall-archivio/2023/07/11/a-lignano-il-progetto-di-marcello-dolivo.html?utm_)

Si tratta di un disegno ideale, un'interpretazione utopica di tutto quanto il territorio litorale. Nel progetto, D'Olivo riprende il tema delle forme organiche rifacendosi alla figura del "delfino"; per fare ciò utilizza tracciati curvilinei coerenti alla spirale di Pineta e li usa per ripensare l'intera penisola. Rispetto al disegno originale viene previsto un collegamento longilineo che parte da Sabbiadoro, passa per il centro della "chiocciola", per l'occhio del "delfino" e arriva fino al Tagliamento (Lignano Riviera).

I peduncoli ora non partono più dalla strada rettilinea precedente ma si sviluppano a partire da due semicerchi attorno all'occhio. Un altro elemento uguale a quello di prima è la Terrazza mare rivolta verso Sabbiadoro che non continua il complesso del Treno ma parte da una strada secondaria con un andamento curvilineo. A differenza

del progetto di Provino Valle, non si rileva nessuna particolare attenzione al'affaccio lagunare, quasi sembra non prendere nemmeno in considerazione la sua presenza, avendo individuato come l'elemento centrale di tutta la penisola Lignano Pineta, luogo di collegamento con la strada principale di accesso che arriva da Latisana. Questo si può cogliere chiaramente nel seguente diagramma (Fig. 18) dove D'Olivo pone Pineta, evidenziata con un segno più scuro, quale elemento di centralità dalla quale partono i collegamenti principali con Lignano Sabbiadoro e un futuro collegamento, in linea tratteggiata, con Lignano Sud (Riviera). Sembra quasi considerare Lignano Pineta un centro più rilevante della stessa Latisana.

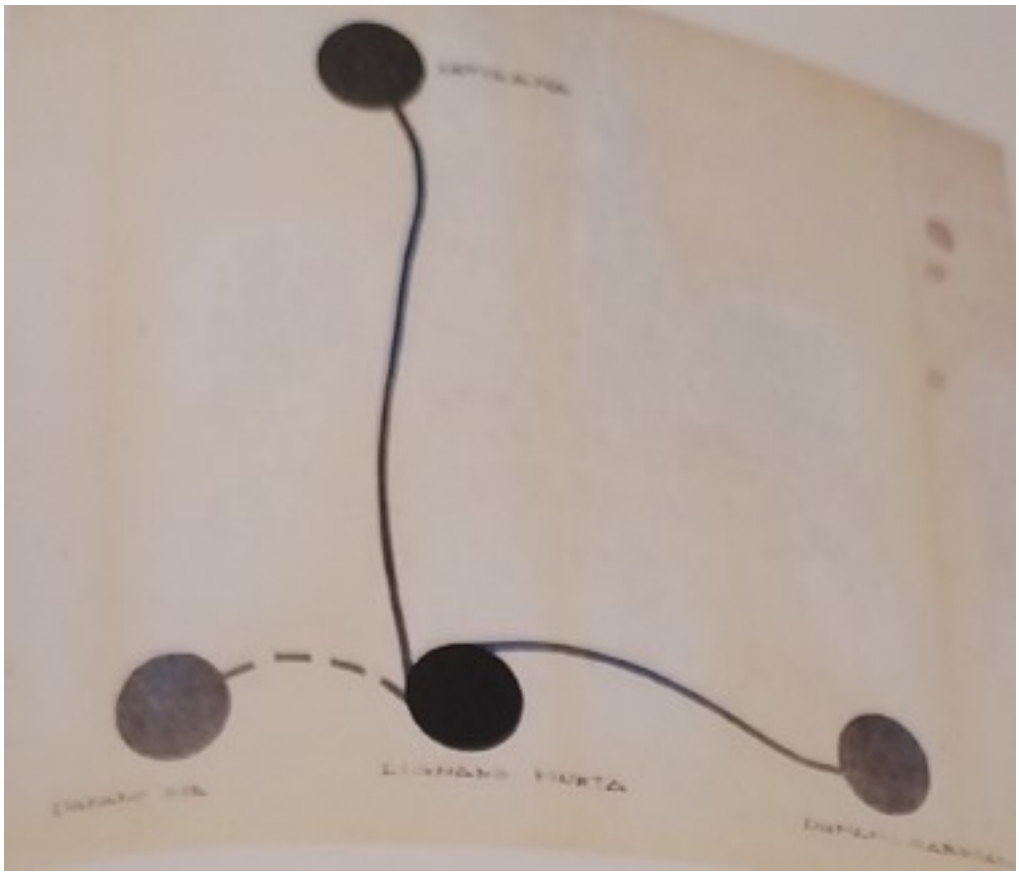

Figura 18: M. D'Olivo, schema di sintesi per il piano regolatore generale per il Comune di Latisana, 1954.

Una caratteristica importante che ritroviamo comune nelle diverse idee elaborate per l'intero ridisegno della penisola e che si discosta da tutte quelle dell'epoca è l'assenza in tutti e tre casi della classica via lungomare. Per Provino Valle, la strada commerciale è quella che passa per la piazzetta interna. L'edificazione quasi si nega al mare, a Lignano Pineta non c'è alcun ragionamento progettuale in merito al fron-

te mare. Infatti, D'Olivo attribuisce al fronte mare un ruolo centrale nel sistema commerciale della città, interpretandolo come l'asse principale della vita urbana, analogamente a quanto avviene in molte località costiere dove il viale litoraneo rappresenta l'elemento di centralità. A titolo di confronto, si può citare il caso di Jesolo, dove il lungomare costituisce il fulcro delle attività commerciali, configurandosi in modo simile a quanto progettato da Provino Valle per la località di Sabbiadoro. Tuttavia, a differenza di altri approcci pianificatori più rigidamente zonizzati, D'Olivo non adotta una suddivisione funzionale basata su una zonizzazione tradizionale, ma propone un progetto in cui individua aree puntuali destinate a usi differenti. Nonostante ciò, il suo disegno urbanistico distingue chiaramente gli spazi dedicati alle attività commerciali da quelli a prevalente destinazione residenziale. Diversamente, nel caso di Jesolo, i piani urbanistici identificano come aree commerciali le fasce lungo le principali arterie stradali, corrispondenti ai luoghi maggiormente frequentati dalla popolazione e dai turisti (Fig. 19).

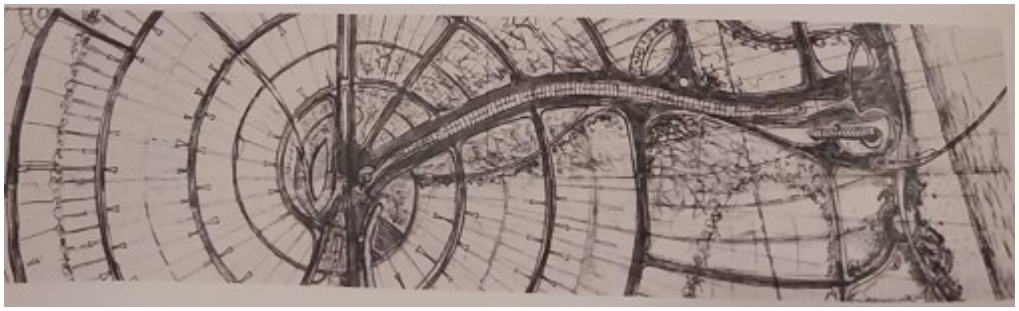

Figura 19: Zoom sul "treno" elemento dove si sviluppano la maggior parte dei servizi, a cura di M. D'Olivo (1972). Foto scattata dal vol. II in Discorso per un'altra architettura. Udine, Italia. Casamassima.

I lotti all'interno di questo progetto hanno dimensioni molto diverse rispetto ai lotti che sono stati successivamente realizzati. Probabilmente la diversa organizzazione della lottizzazione è dovuta probabilmente al fatto che nuove esigenze immobiliari si erano imposte in base alle richieste dei possibili acquirenti dei terreni. Invece a Lignano sembra che i lotti girino le spalle al mare. In questo disegno si osserva che più ci si avvicina al centro della "chiocciola" più la dimensione del lotto della villa è ridotta in modo tale che molte delle ville più prestigiose verranno costruite sui bordi perché più prossime al mare con un lotto privato di maggiore estensione. Non c'è alcuna omogeneità nella dimensione del lotto, i lotti sono di dimensioni diverse tra loro (a differenza delle griglie greche dove i lotti sono di dimensioni uguali per tutti).

Infine, tutto il rapporto con il mare è concentrato sul viale principale (Il treno, Fig. 20). Nei primi disegni non è presente l'asse che porta verso Sabbiadoro dal centro di Pineta.

Figura 20: Veduta aerea di Lignano Pineta (Archivio Biblioteca Comunale Lignano)

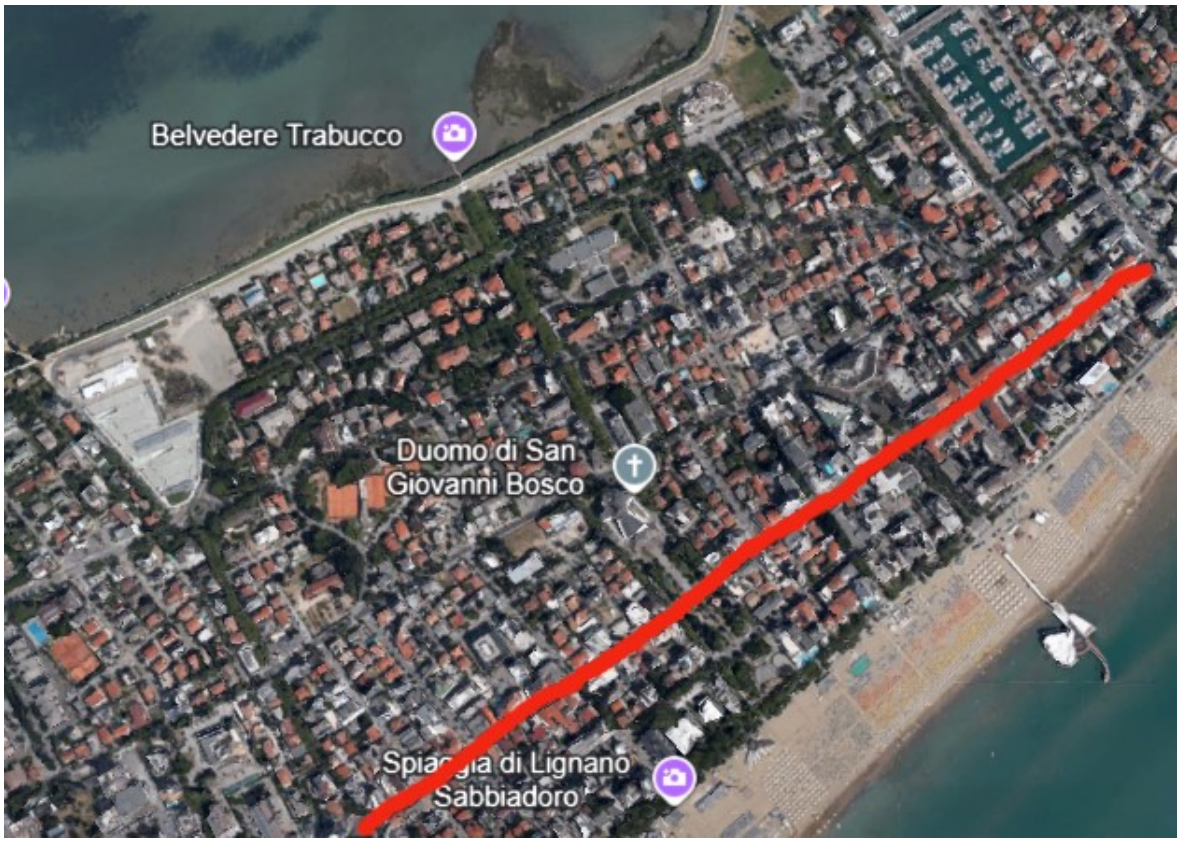

Figura 21: In queste foto aeree si può ben notare la disposizione del viale lungomare di Sabbiadoro e la disposizione opposta di Pineta. (Google Earth)

3.5. Il progetto di Luigi Piccinato

La zona di Riviera, in origine Lignano Sud, a Ovest di Pineta, è l'ultima nata delle urbanizzazioni che hanno caratterizzato il territorio di Lignano nel secondo dopoguerra. Il progetto di Luigi Piccinato, a Riviera, proponeva un piano particolareggiato basato su isolati immersi nella pineta, in aperta contrapposizione con le forme che Marcello D'Olivo aveva proposto per l'adiacente area di Pineta: un piano che lo stesso Piccinato non aveva mancato di criticare in una relazione del 1956:

«Qui anelli concentrici di strade a spirale, parabole di arterie, parcheggi, slarghi e piazzali sono tracciati obbedendo a un formalismo purtroppo distaccato da quadro urbanistico [..] Questo insieme non raffigura un piano».

L'organicismo di Piccinato si differenzia da quello di D'Olivo in modo profondo:

infatti, Piccinato propone un'attenta lettura del contesto per arrivare a disegnare una parte di città funzionale e integrata attraverso una relazione gerarchica. Se per l'urbanista Piccinato il piano va elaborato attraverso precise e codificate tecniche urbanistiche (studio dello stato di fatto, zonizzazione), per l'architetto friulano il progetto urbanistico non è un processo, non è esito di previsioni, né di regolamentazione normativa, ma piuttosto gesto creativo, puro ideale. D'Olivo si mostra così nel saper utilizzare, anche per dare forma a nuovi insediamenti urbani, più gli strumenti e le scale dell'architettura che quelli dell'urbanistica. Il progetto di Piccinato tiene conto delle tessiture e anche delle incertezze dei depositi sabbiosi (a differenza di D'Olivo e Valle), che diventano e si riprendono nella forma incerta e non rettilinea delle strade. Queste infatti, assumono degli scarti e si discostano dalla logica di Sabbiadoro e dalla "chiocciola" geometrica di D'Olivo.

Questo piano redatto nel 1958 presenta una sua interpretazione di "città come organismo" che assume una forma aperta con uno schema a maglie ortogonali irregolari più adeguato ad una città per delle macchine che per l'uomo. Questo schema aperto si appoggia sull'individuazione di una chiara struttura del territorio, che forma "l'ossatura" dell'impianto urbano, costituita da tre elementi: la duna fronteggiante il mare che rimase destinata a verde, campeggi e attrezzature (le terme ad un estremo e il campeggio Pino mare all'altro), la strada "dorsale" centrale e i "filamenti verdi" boscati che si addentrano nelle diverse zone, attraverso l'intera area e collegando la spiaggia alla pineta interna. Nel piano (Fig. 22) individua zone dove inseri-

re le “case dei pini”, zone adibite a percorsi pedonali e una serie di servizi come alberghi, negozi, parcheggi e una zona in prossimità del fiume adibita camping con un’area sportiva. La planimetria del piano di lottizzazione di Piccinato si presenta con un doppio reticolo funzionale, con una visione completamente opposta dell’idea di D’Olivo: se da una parte quest’ultimo non tiene minimamente conto del contesto, non considerando il legame con il contesto preesistente, dall’altra, il piano di lottizzazione di Piccinato sembra seguire una specifica gerarchia funzionale, rispettando le diverse esigenze degli abitanti e, soprattutto, evidenziando il contatto con la natura. Come successo al piano di D’Olivo, anche per il progetto di Piccinato i successivi interventi edilizi hanno deluso le aspettative dei progettisti, e le porzioni di città si sono sviluppate in modo caotico e verticale.

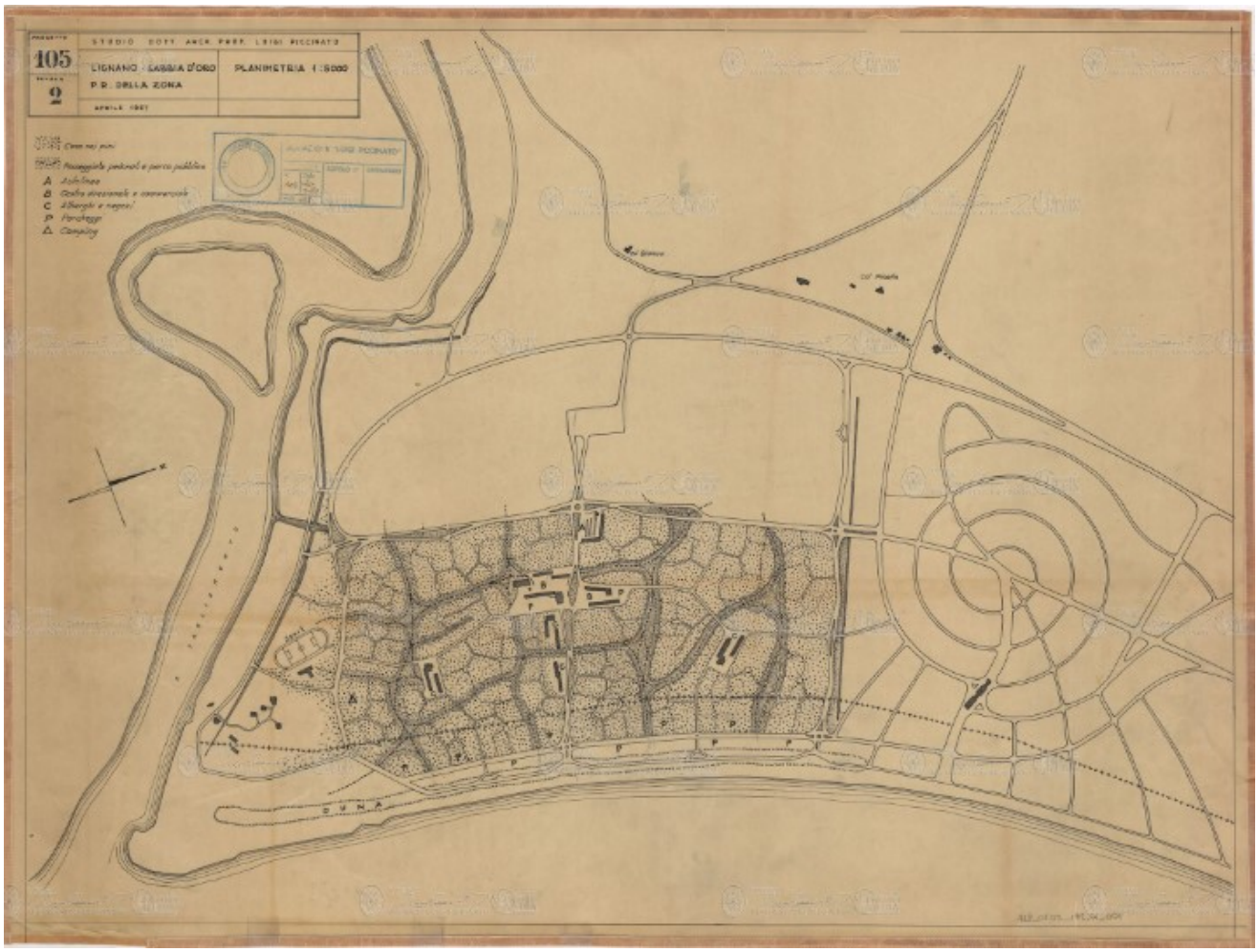

Figura 22: L. Piccinato, P.R. della zona di Lignano Sud (Riviera) del 1957 (archivio web di Luigi Piccinato)

Figura 23: Lignano Riviera. Vista aerea, 1963 (Google).

3.6. Alcune riflessioni critiche

I tre principali interventi urbanistici che hanno plasmato Lignano nel secondo dopoguerra, costituiscono tre visioni profondamente diverse del rapporto tra natura, turismo e città. Ognuno di questi progetti riflette una specifica filosofia progettuale, una differente concezione del paesaggio e della vivibilità, offrendo un campione eccezionalmente vario di approcci alla pianificazione turistica balneare italiana del Novecento.

In particolare, il progetto di D'Olivo, per me rappresenta uno degli esperimenti più visionari dell'urbanistica moderna in Italia. D'Olivo concepisce la città come un organismo vivente che si sviluppa dal centro verso l'esterno, in modo fluido e armonico. L'organizzazione a spirale non è solo un'idea estetica, ma cerca di rispondere a crite-

ri funzionali: centralità, gradualità degli spazi, accessibilità distribuita, e soprattutto l'integrazione con la pineta esistente. Tuttavia, la forza visionaria del progetto si scontra con la difficoltà della sua realizzazione e gestione. La spirale, pur affascinante, è difficile da navigare, e nel tempo alcuni tratti del disegno originario sono stati alterati o persi, e spesso l'ambizione simbolica si è scontrata con la realtà operativa. Eppure, Lignano Pineta rimane una testimonianza unica, seppur parzialmente incompresa, di un tentativo di rompere la rigidità ortogonale della città moderna.

Il progetto di Valle mi appare come una sorta di razionalismo funzionalista, orientato a rispondere in modo diretto ed efficace alla crescente domanda di turismo di massa. A differenza della visione artistica di D'Olivo, Valle adotta un approccio pragmatico, dove l'obiettivo primario è la **fruibilità**: vie ortogonali, lottizzazione regolare, accesso facilitato alla spiaggia, infrastrutture adeguate. Lignano Sabbiadoro è una città **efficiente** ma secondo me priva di una forte identità architettonica o paesaggistica, in quanto il paesaggio naturale viene sacrificato in parte alla funzionalità.

Il progetto per Lignano Riviera, firmato da Luigi Piccinato, si pone come una mediazione tra la razionalità di Valle e l'organicismo utopico di D'Olivo. Piccinato, urbanista, progetta un modello di sviluppo **diffuso e immerso nel verde**, ispirato alla città-parco, dove l'interazione tra architettura e paesaggio è al centro della composizione, dove l'urbano segue le caratteristiche morfologiche del territorio. Lignano Riviera si presenta come un progetto più attento alla qualità dell'ambiente e alla sostenibilità (anticipando tematiche oggi fondamentali). Tuttavia, la frammentazione "per nuclei" può aver generato con il passare del tempo anche una certa mancanza di coesione urbana, e l'assenza di centralità forti rende il quartiere più "disperso", meno riconoscibile.

CAPITOLO 4: LIGNANO OGGI

4.1. Andamento demografico del comune

Lignano ha attraversato un cambiamento profondo: da una zona paludosa a un polo turistico moderno, articolato fra frazioni con identità distinte. Questo ha influito anche sulla popolazione residente: nel 1900, quando Lignano era una laguna dove si andava a caccia, la popolazione era di poco superiore ai 500 abitanti; nel 1926, con il piano di Provino Valle, la popolazione è cresciuta raggiungendo i 700 abitanti e nel 1934, in seguito alla realizzazione della strada di collegamento con Latisana, è arrivata fino a 1000 abitanti. Grazie a quest'opera, la popolazione è continuata a crescere fino al 1953 quando, in seguito al progetto di Marcello D'Olivo, ha subito un'ulteriore impennata raggiungendo i 4.000 abitanti poco più di 10 anni dopo.

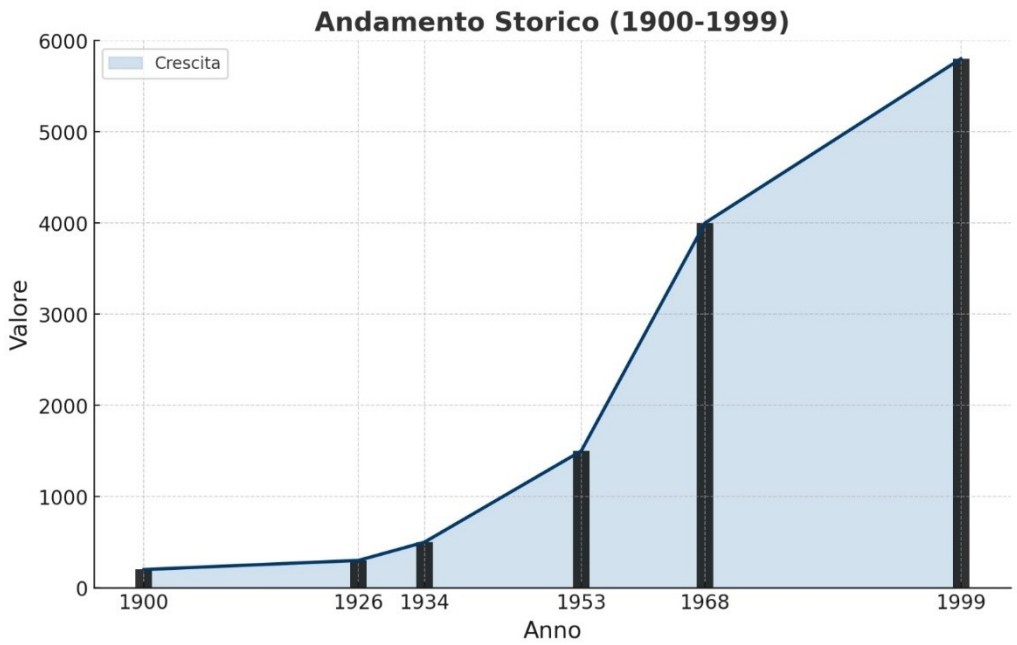

Figura 24: Crescita progressiva della popolazione residente. Nell'asse delle ordinate (y) la popolazione residente, nell'asse delle ascisse (x) gli anni. Dati ISTAT

La popolazione è poi continuata a crescere negli anni seguenti fino a raggiungere e a stabilizzarsi intorno ai 7.000 abitanti. Da notare come dalla realizzazione del progetto di D'Olivo ad oggi, la popolazione sia più che triplicata, dimostrando come l'idea di D'Olivo sia stata efficace non solo dal punto di vista turistico ma anche residenziale.

Come mostra la **Figura 25**, si ha avuto un progressivo invecchiamento della popolazione fino al 2024: solo 714 giovani, 4.401 adulti, 1.786 anziani; con l'età media salita a **48,7 anni.** Si evidenzia un'ampia base centrale di adulti (40–60 anni), con minor presenza di giovani e una maggiore proporzione di ultra-65enni. Forma tipica di popolazione "regressiva", confermando i dati nazionali sulle nascite in calo.

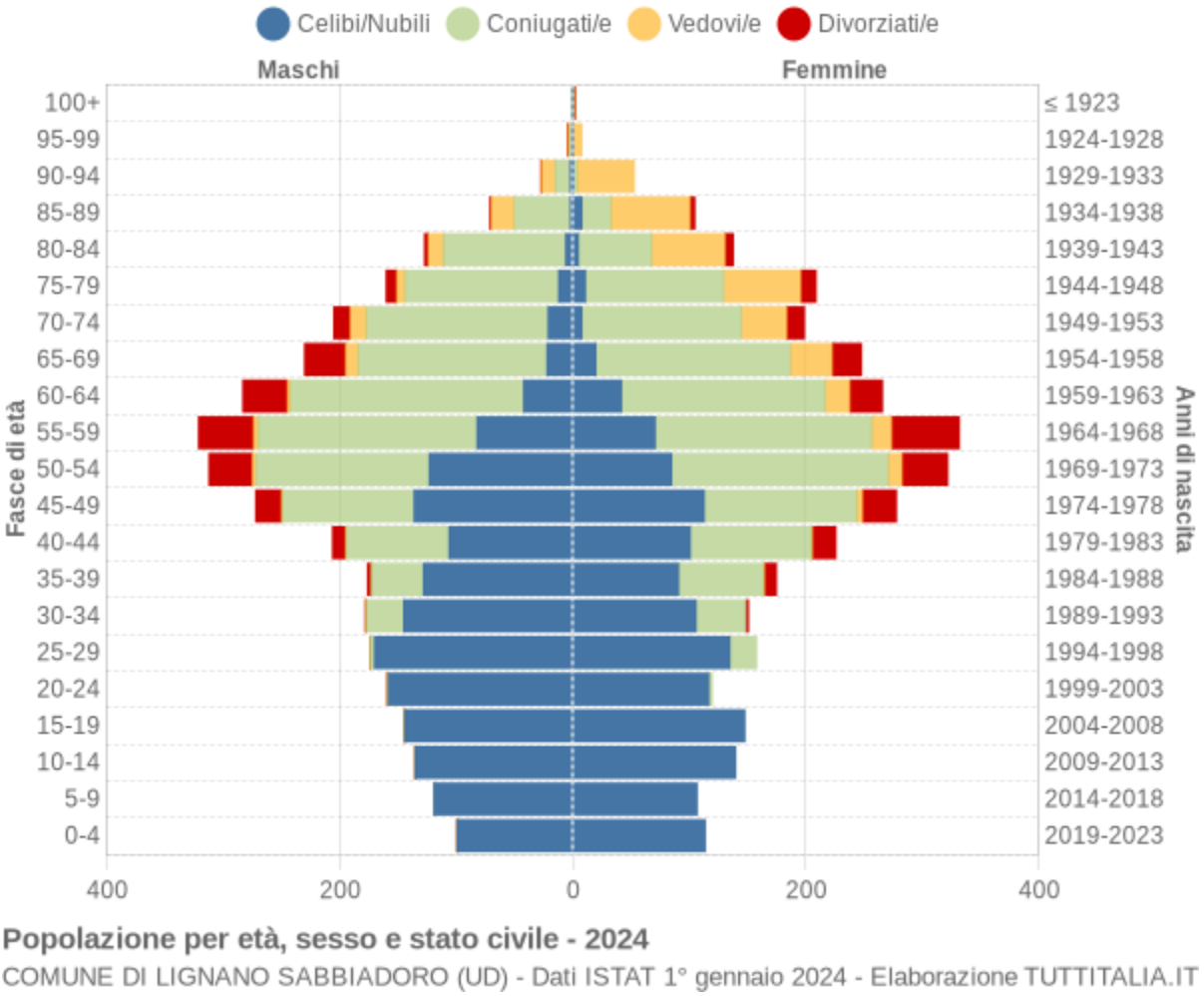

Figura 25: distribuzione dell'età a Lignano. Dati ISTAT

4.2. Il movimento turistico

Il turismo è aumentato costantemente, coinvolgendo nuove fasce d'età e flussi nazionali, supportato da eventi, innovazione tecnologica e politiche di destagionalizzazione. Sabbiadoro rimane il centro nevralgico dell'offerta turistica; Pineta mantiene una vocazione culturale e sostenibile; Riviera bilancia qualità e tranquillità in un contesto emergente.

Presenze turistiche: Lignano registra circa il 39 % delle presenze regionali (2022), il 27 % degli arrivi e il 43 % dei posti letto del Friuli-Venezia Giulia; i turisti sono circa il 62 % italiani e il 38 % stranieri specialmente da Germania, Austria e Ungheria.

I sistemi di monitoraggio evidenziano 3,1 milioni di ingressi totali, con luglio in testa (557 000 ingressi), e fino a 162 000 ingressi a dicembre, dimostrando successo della destagionalizzazione.

4.3. Lo sviluppo dell'urbanizzato

Rimane evidente ancora oggi come le tre parti dell'urbanizzato nella penisola abbiano mantenuto la loro netta distinzione.

Non c'è stato nessun piano regolatore generale fino ad ora che abbia cercato di mettere assieme le differenti idee che hanno elaborato i vari progettisti. Fingendo di mantenere l'originale impostazione data dai tre progettisti, i numerosi piani di lottizzazione grandi e piccoli che si sono succeduti per lo sviluppo del centro turistico hanno prodotto una "città caotica". A Lignano Sabbiadoro si continuano a costruire grattacieli e progressivamente va scomparendo il verde; Riviera rimane caratterizzata da ville immerse nella pineta, Pineta invece non ha mantenuto l'originaria struttura elaborata da D'Olivo con edifici poco elevati ed omogenei, per quanto abbia conservato l'impianto con la forma particolare della "chiocciola" immersa nella pineta, il complesso edilizio che ancora oggi contraddistingue maggiormente la penisola lignanese dalle altre realtà balneari dell'Alto Adriatico e la rende unica nel suo genere.

CAPITOLO 5: PROPOSTE PROGETTUALI PER LA LIGNANO DI OGGI

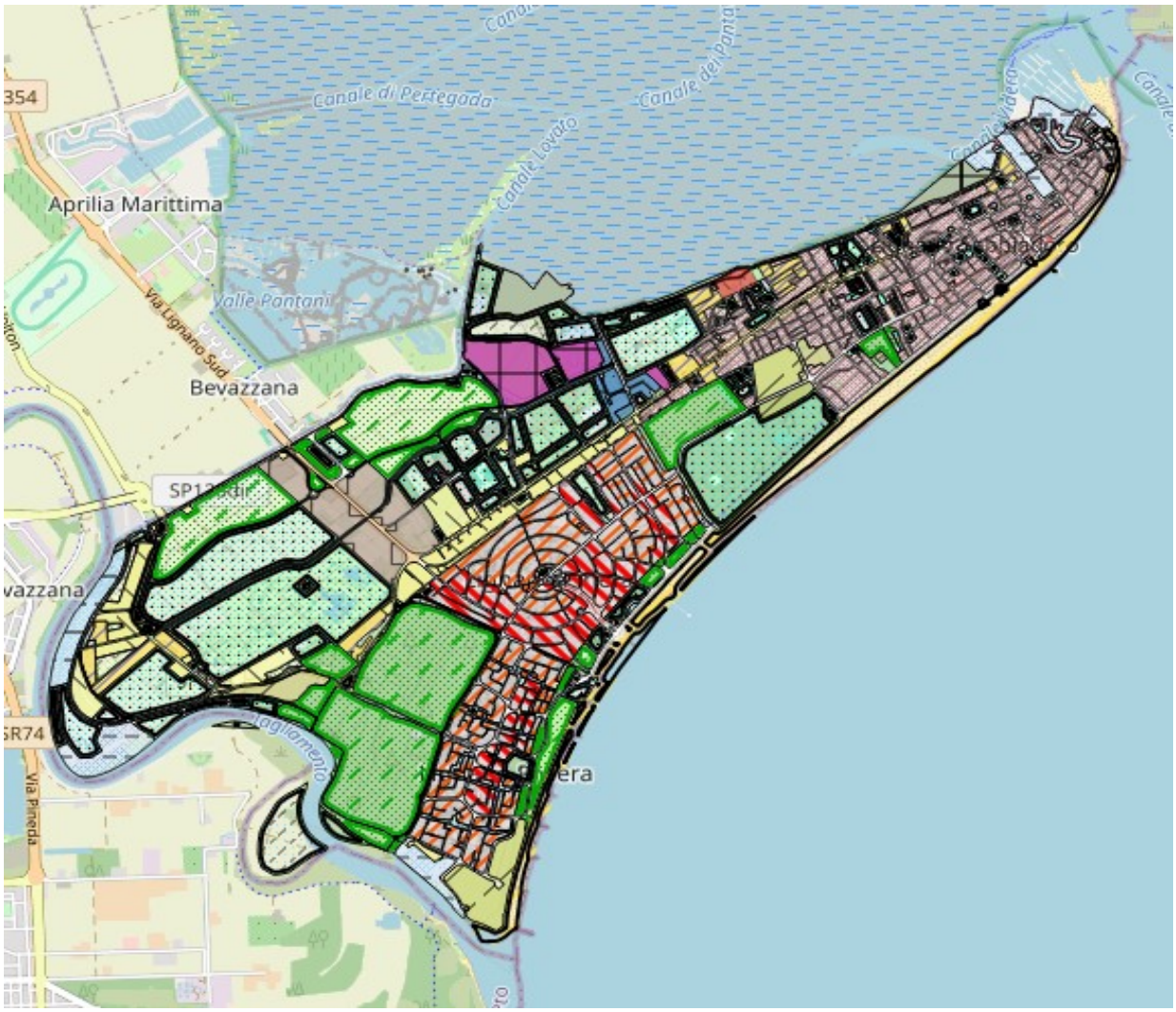

Figura 26:piano regolatore comunale lignano

5.1. Alcune criticità

Lignano Sabbiadoro è un esempio paradigmatico di città costiera turistica sviluppata nel Novecento attraverso le visioni urbanistiche innovative di D'Olivo, Piccinato e Valle, ciascuno artefice di una porzione significativa dell'impianto urbano (rispettivamente Pineta, Sabbiadoro e Riviera). Le loro progettazioni hanno rappresentato modelli virtuosi di equilibrio tra natura, architettura e funzione turistica.

Tuttavia, nel contesto attuale in cui Lignano registra oltre **3 milioni di transiti annuali**, **oltre 6 milioni di presenze turistiche** e una domanda crescente di **vivibilità sostenibile**, si rende necessaria una riflessione critica: tali modelli insediativi possono ancora reggere la pressione del turismo contemporaneo e alle esigenze ambientali e sociali attuali?

Pur mantenendo una coerenza strutturale di principio, i progetti di Marcello D'Olivo, Luigi Piccinato e Provino Valle mostrano oggi alcune fragilità che ne limitano l'efficacia nel quadro delle attuali necessità urbane.

Il piano di **Marcello D'Olivo** per Lignano Pineta, pur rimanendo un esempio iconico di pianificazione organica e innovativa, presenta criticità evidenti:

- una densità edilizia che nel tempo è divenuta difficilmente controllabile, soprattutto nei lotti privati;
- una rete viaria pensata per un traffico limitato, risultata inadatta a gestire i flussi automobilistici intensi della stagione turistica;
- una significativa carenza di parcheggi pubblici e di spazi collettivi operativi, come piazze e aree di sosta.

Il progetto elaborato da **Luigi Piccinato** per Lignano Riviera, anch'esso visionario nella sua impostazione, mostra problemi legati soprattutto alla pressione turistica:

- un sovraccarico dell'asse commerciale centrale, spesso congestionato nei mesi estivi;
- una carenza di spazi pubblici di qualità, in particolare nella fascia costiera, dove si registra la mancanza di aree ombreggiate e fruibili;
- un'insufficiente dotazione di servizi permanenti nelle aree retrostanti, come scuole, residenze stabili, parcheggi e strutture sanitarie.

Infine, il piano di **Provino Valle** per Lignano Sabbiadoro evidenzia criticità legate soprattutto all'accessibilità e all'integrazione territoriale:

- una connessione pedonale e ciclabile poco sviluppata con le altre frazioni;
- una scarsità di spazi aggregativi, culturali e sociali;

- una forte dipendenza dall'automobile per qualsiasi tipo di spostamento urbano, a discapito della mobilità verde.

Alla luce delle trasformazioni sociali, ambientali e demografiche, i progetti **non risultano più pienamente adeguati**, anche se mantengono una loro validità strutturale di principio. I concetti di "turismo diffuso" e "architettura verde" proposti da D'Olivo e Valle restano attualissimi, ma risultano oggi indeboliti dall'eccessiva speculazione edilizia, dalla mobilità esclusivamente automobilistica e dalla frammentazione persistente tra le tre frazioni.

5.2. Alcune proposte progettuali

Alla luce di tali criticità, diventa urgente avviare una nuova fase di riflessione progettuale, non orientata alla sostituzione dei modelli esistenti, ma piuttosto alla loro rilettura critica e al loro aggiornamento coerente con i principi della sostenibilità contemporanea. In tal senso, si delineano alcune indicazioni progettuali che, pur nella loro complessità attuativa, si pongono come possibili linee guida per il futuro sviluppo urbano di Lignano.

Riconnessione urbana e paesaggistica

Una delle principali problematiche è la mancanza di continuità fisica e funzionale tra le tre frazioni. Per questo si propone:

- la realizzazione di **corridoi ciclabili e pedonali continui**, capaci di garantire una connessione fluida e sicura tra Sabbiadoro, Pineta e Riviera;
- il recupero di spazi marginali e residuali attraverso la creazione di **parchi lineari multifunzionali**, capaci di integrare funzioni ambientali (ombra, mitigazione climatica), ricreative (sport all'aperto) e paesaggistiche (valorizzazione delle acque e dei percorsi naturali);
- la **rinaturalizzazione dei tratti artificializzati del litorale**, restituendo continuità ecologica al paesaggio costiero.

Riprogettazione della mobilità

Per rispondere alla pressione turistica stagionale e ridurre la dipendenza dall'automobile si potrebbe suggerire:

- l'introduzione di **Zone a Traffico Limitato stagionali intelligenti**, supportate da parcheggi di scambio e **sistemi di navette elettriche**;
- la valorizzazione del **trasporto via acqua**, attraverso un potenziamento dei collegamenti tra le darsene e le principali spiagge;
- il rafforzamento e l'estensione della rete di **ciclovie urbane**, incentivando così la mobilità verde.

Rigenerazione edilizia controllata

Per contenere il consumo di suolo e riqualificare il patrimonio costruito si propone:

- l'attivazione di **incentivi alla demolizione e ricostruzione** di edifici incongrui, con un controllo più stringente sui volumi edificabili;
- la realizzazione di **nuove costruzioni solo in sostituzione dell'esistente**, evitando qualsiasi nuova edificazione su suolo vergine;
- l'istituzione di un **vincolo paesaggistico rafforzato** sull'area di Lignano Pineta, finalizzato alla tutela del disegno urbano originario concepito da Marcello D'Olivo.

I progetti di D'Olivo, Piccinato e Valle hanno retto per oltre 70 anni grazie alla loro visione modernista e sostenibile. Ma oggi, nell'epoca del cambiamento climatico, della mobilità elettrica e del turismo di massa, serve una nuova stagione di pianificazione urbana per Lignano. Non per cancellare quei progetti, ma per aggiornarli con rispetto.

CAPITOLO 6: CONCLUSIONI

Nel presente elaborato è stata approfondita la figura di Marcello D'Olivo e, in particolare, il celebre piano urbanistico della "chiocciola" concepito per Lignano Pineta, analizzato nel confronto con gli altri due progetti significativi che hanno contribuito alla definizione della struttura urbana della penisola: quello di Provino Valle per Lignano Sabbiadoro e quello di Luigi Piccinato per Lignano Riviera. Attraverso lo studio comparativo di questi tre piani, sono emerse alcune tematiche trasversali che hanno fortemente influenzato lo sviluppo e la trasformazione della città nel corso del Novecento.

Uno dei primi elementi da considerare è la **collocazione geografica strategica** di Lignano all'interno della penisola italiana. Affacciandosi sul Mar Adriatico e situata a breve distanza da importanti bacini turistici del Centro Europa, Lignano è da decenni una meta facilmente accessibile per turisti provenienti da Germania, Austria, Svizzera e dal Nord Italia. Questa centralità logistica ha fortemente condizionato le scelte urbanistiche, accentuando la vocazione turistica del territorio.

Un secondo tema ricorrente nei piani urbanistici analizzati riguarda l'**accessibilità**. Nel primo intervento redatto da Provino Valle, Lignano era raggiungibile esclusivamente via mare, una condizione che ne limitava fortemente lo sviluppo. Solo successivamente, con la realizzazione della strada che collega Latisana a Lignano, si è garantito un collegamento stabile via terra, trasformando radicalmente le dinamiche di accesso e favorendo un'espansione urbana più capillare.

Un ulteriore tema centrale è il **rapporto con il mare e la fascia costiera**, declinato in maniera diversa nei tre piani. Il progetto di Provino Valle propone un impianto classico, basato su un lungomare lineare lungo il quale si dispongono ville e alberghi, mentre i servizi trovano posto su una strada interna e parallela alla costa. Marcello D'Olivo, invece, rompe con le convenzioni dell'epoca, progettando un viale lungomare disposto in direzione trasversale rispetto alla spiaggia, all'interno di una maglia urbana centripeta che rompe l'ortogonalità tradizionale. Luigi Piccinato, infine, sviluppa un asse principale che attraversa la pineta seguendo la morfologia naturale del suolo, dimostrando una maggiore attenzione all'integrazione ambientale.

Accanto a questo, si può osservare una **progressiva valorizzazione del fronte lagunare**, inizialmente trascurato ma oggi oggetto di interventi e di nuove costruzioni. La presenza di servizi secondari, come lo stadio, l'arena, il luna park e le infrastrutture nautiche, collocati nelle aree più interne della penisola, nei pressi della laguna, evidenzia una tendenza ad ampliare la fruizione turistica anche verso l'entroterra, seppur in modo frammentario e discontinuo.

Per comprendere l'evoluzione complessiva della penisola, sono state elaborate delle **mappe tematiche riferite a diverse epoche storiche**, al fine di verificare l'impatto effettivo dei tre piani urbanistici nelle rispettive porzioni di territorio. L'analisi ha tenuto conto non solo della morfologia urbana (strade, edifici, spazi pubblici), ma anche dell'andamento demografico, con particolare attenzione al periodo successivo alla costruzione della strada per Latisana e all'approvazione del piano di Valle per Sabbiadoro, intorno al 1936.

Nel 1953, anno in cui D'Olivo inizia a tracciare la "chiocciola", il progetto per Lignano Pineta viene inserito in un contesto ancora scarsamente urbanizzato, ma caratterizzato dalla presenza di dune naturali. Tuttavia, lo schema planimetrico a spirale elaborato da D'Olivo tende a sovrapporsi a tale morfologia, ignorandola in parte, privilegiando una logica formale e ideologica più che ambientale. Al contrario, nel piano per Lignano Riviera redatto da Valle nel 1968 si nota un approccio più rispettoso della morfologia del terreno, con particolare attenzione alle aree verdi e alle dune presenti a nord della località.

Nonostante le differenze tra i tre piani, è evidente come ciascun progettista abbia saputo **interpretare il contesto storico, culturale e ambientale del proprio tempo**, elaborando soluzioni urbanistiche che hanno dato origine a una città diffusa, verde e permeabile, concepita a misura d'uomo. Lignano si configura così come un caso emblematico di pianificazione costiera del secondo dopoguerra, dove convive una molteplicità di visioni e approcci.

Tuttavia, il **confronto con la realtà contemporanea**, caratterizzata dal turismo di massa, da flussi automobilistici intensi e da nuove esigenze di sostenibilità, evidenzia le tensioni e i limiti di un sistema urbanistico pensato in un'altra epoca. Le infrastrutture originarie faticano a rispondere alle nuove richieste, e lo stesso disegno urbano rischia di perdere coerenza a causa delle modifiche intervenute nel tempo.

Le **indicazioni progettuali** avanzate in questa tesi, che spaziano dalla rigenerazione urbana e paesaggistica, alla riorganizzazione della mobilità, fino all'adeguamento dei servizi turistici, mirano a reinterpretare il disegno urbano originario, rafforzandone i principi guida e adattandoli alle sfide del presente. L'obiettivo non è quello di cancellare il passato, ma di **attualizzarlo con consapevolezza**, mantenendo saldo il legame con le radici morfologiche, culturali e sociali che hanno reso Lignano un esempio significativo di laboratorio urbano nel contesto dell'Alto Adriatico.

RINGRAZIAMENTI

Giunto al termine di questo percorso universitario, desidero esprimere la mia più sincera gratitudine a tutte le persone che, in modi diversi, mi hanno accompagnato e sostenuto.

In primo luogo, ringrazio il Prof. Michelangelo Savino, relatore di questa tesi, per la disponibilità, i consigli e il costante supporto, che hanno reso possibile la stesura di questa tesi.

Ringrazio inoltre tutti i docenti del corso per aver contribuito in maniera significativa alla mia formazione accademica.

Un grazie speciale alla mia famiglia e a chi mi è stato più vicino, che mi hanno sempre sostenuto con amore, tanta pazienza e fiducia, anche nei momenti più difficili.

Questa tesi rappresenta la conclusione di un viaggio intenso, fatto di studio, crescita e sacrifici. Un percorso che mi ha messo alla prova, ma che mi ha permesso di crescere, soprattutto come persona. Un cammino in cui ho imparato che ogni ostacolo e delusione, può diventare una lezione e ogni traguardo, una nuova partenza.

Testi e siti consultati

https://www.dizionariobiograficodeifriulani.it/dolivo-marcello/

https://censimentoarchitetturecontemporanee.cultura.gov.it/scheda-opera?id=2183

https://lignano.it/it/web/la-storia-della-spiaggia-di-lignano-sabbiadoro/dettaglioattrazioni_146.html

https://www.bellavistalignano.it/lignano

http://www.fotocineclub-lignano.eu/StoriaLignano/StoriaLignano.html

file:///C:/Users/Downloads/45983.pdf

PDF del volume “Lignano Pineta 20 anni”, a cura di Cojutti G. et al. (1974): Grafiche Del Bianco

https://censimentoarchitetturecontemporanee.cultura.gov.it/scheda-opera?id=2183

https://censimentoarchitetturecontemporanee.cultura.gov.it/scheda-opera?id=2182

https://www.domusweb.it/it/dall-archivio/2023/07/11/a-lignano-il-progetto-di-marcello-dolivo.html

https://www.friulioggi.it/lignano-sabbiadoro/lignano-pineta-compie-70-anni-storia-1-giugno-2023/

https://www.archivioluigipiccinato.it/?unonce=d9b05c045f&uformid=34&s=uwpsfsear-chtrg&taxo%5B0%5D%5Bname%5D=category&taxo%5B0%5D%5Bopt%5D=1&taxo%5B0%5D%5Bterm%5D=uwpqsftaxoall&taxo%5B1%5D%5Bname%5D=category&taxo%5B1%5D%5Bopt%5D=1&taxo%5B1%5D%5Bterm%5D=lignano-sabbiado-ro&taxo%5B2%5D%5Bname%5D=category&taxo%5B2%5D%5Bopt%5D=1&taxo%5B2%5D%5Bterm%5D=uwpqsftaxoall

PDF del Volume “un archivio digitale di modelli interattivi di Marcello D’Olivo”

https://censimentoarchitetturecontemporanee.cultura.gov.it/scheda-opera?id=2183

PDF “Genesi di una spirale. Marcello D'Olivo e il piano di Lignano Pineta” https://www.academia.edu/8659201/Genesi_di_una_spirale_Marcello_DOlivo_e_il_piano_di_Lignano_Pineta

https://www.domusweb.it/it/dall-archivio/2023/07/11/a-lignano-il-progetto-di-marcello-dolivo.html

PDF “Marcello D'Olivo l'inventore di Lignano” https://www.academia.edu/30692077/Marcello_DOlivo_linventore_di_Lignano

"Lignano Sabbiadoro: storia di una città balneare" di Giuseppe Mazzoleni – Analisi storica e urbanistica dello sviluppo di Lignano Sabbiadoro, con riferimento al piano di Provino Valle.

"Urbanistica e turismo: il caso di Lignano Sabbiadoro" di Laura Rossi – Studio che esplora l'approccio funzionalista di Valle e l'impatto sullo sviluppo turistico della città.

"Luigi Piccinato: architettura e urbanistica" di Paolo Portoghesi – Monografia che include il progetto di Lignano Riviera come esempio di città-parco integrata nel paesaggio.

"La città e il paesaggio: il progetto di Lignano Riviera" di Roberto D'Agostino – Analisi del progetto di Piccinato, con focus sulla relazione tra urbanistica e ambiente naturale.

https://eliovarutti.blogspot.com/2014/11/la-villeggiatura-lignano-la-vacance.html?utm_

https://www.domusweb.it/it/dall-archivio/2023/07/11/a-lignano-il-progetto-di-marcello-dolivo.html?utm_

https://primaudine.it/lignano-sabbiadoro-unoasi-turistica-alla-luce-dei-nuovi-dati-di-flusso/?utm

https://www.nordest24.it/lignano-sabbiadoro-innovazione-e-analisi-dati-al-servizio-del-turismo/?utm

https://www.diariofvg.it/2024/08/07/lignano-stagione-turistica-2024-tra-alti-e-bassi-lanalisi-di-confcommercio/?utm

https://www.ansa.it/friuliveneziagiulia/notizie/2025/05/03/al-via-la-stagione-estiva-a-lignano-aumentano-turisti-italiani_02317375-3114-4753-a1d8-2156b92c9724.html?utm

https://www.tuttitalia.it/friuli-venezia-giulia/66-lignano-sabbiadoro/statistiche/censimenti-popolazione/?utm