

RELAZIONE TECNICA

Premessa

A più di quarant'anni dalla tragica notte del 9 ottobre 1963 i tempi sembrano maturi per comporre e custodire una *memoria pubblica* - che va ancora oltre la memoria collettiva nel senso di condivisione di un patrimonio comune - intesa finalmente come "ri-costruzione" del passato con l'intenzione di dare senso a presente e futuro.

Lo stesso invito a confrontarsi sul tema della migliore fruizione della zona della frana del Vajont, rivolto oggi a noi progettisti, testimonia la volontà da parte di amministratori e politici di cogliere le potenzialità di una rinnovata partecipazione individuale e collettiva per fondare le basi di una memoria pubblica.

La diga del Vajont continua a richiamare numerosi visitatori desiderosi di capire la tragedia che ha colpito questo territorio o semplici curiosi attratti da un manufatto indubbiamente affascinante collocato in un contesto naturale di grande suggestione. Memoria, natura e accoglienza sono le parole chiave del tema su cui siamo chiamati a riflettere.

Le problematiche principali di quest'area riguardano la possibilità di parcheggiare i propri mezzi di trasporto e di raggiungere in sicurezza la zona della diga; non meno importante, alla luce della vocazione culturale ed etica del luogo, è l'opportunità di reperire informazioni sul manufatto in questione e sul contesto in cui sorge. Attualmente gli spazi a parcheggio appaiono frammentati lungo i due lati della strada e non soddisfano per numero né per funzionalità la domanda crescente; il punto informativo dell'Ente Parco delle Dolomiti friulane situato non lontano dalla chiesetta commemorativa ha un carattere provvisorio nonostante il ruolo fondamentale di divulgazione e di presidio del territorio; il manufatto in via di completamento atto ad ospitare una piccola struttura di ristoro appare difficilmente visibile in quanto isolato dal contesto; la palestra di roccia collocata a monte del sito e frequentata da numerosi appassionati appare curiosamente slegata dall'intorno, servita soltanto da un piccolo parcheggio.

Sosta e spostamenti nell'area della diga si succedono senza una precisa gerarchia e senza un disegno formale unitario. Prevale nell'insieme un senso di casualità che è forse un elemento caratterizzante e un valore intrinseco dell'area, sconvolta da una disastrosa frana, a patto che non generi situazioni che possano ledere l'incolumità del visitatore.

Alla luce di queste osservazioni ci è sembrato naturale cercare di superare il senso di frammentarietà proprio dell'ambito della diga e rivolgere le nostre scelte progettuali verso un'operazione di riammagliamento con il contesto che per noi si spinge concettualmente e fisicamente fino a Erto e Casso, testimoni e vittime della vicenda del Vajont. Allo stesso tempo la sacralità del bacino della diga, riempito dalla rovinosa frana, impone un atteggiamento di rispetto verso questo paesaggio quasi lunare, congelato nella sua precarietà, che riteniamo debba essere conservato così come si trova ora, a testimonianza dello sconvolgimento subito e del lento processo di riappropriazione in corso da parte della natura stessa.

Il sistema dei percorsi progettato, caratterizzato dalla separazione del traffico a motore da quello pedonale, nasce dalla eliminazione di tutti gli attuali spazi a parcheggio e dalla concentrazione di questa funzione nella zona G2B collocata più ad est della diga. Dal parcheggio, ove troverà posto un manufatto che ospita un punto informativo, i servizi igienici, un locale per il primo soccorso e uno spogliatoio con piccolo deposito per i frequentatori della palestra di roccia, sarà possibile raggiungere la zona della frana per mezzo di un servizio bus-navetta o a piedi attraverso un percorso pedonale che si sviluppa in profondità, a monte della attuale strada carrabile, lambendo il punto di ristoro di prossima apertura e la palestra di roccia. Il percorso di avvicinamento alla diga diventa percorso di conoscenza grazie a pannelli informativi collocati in punti significativi e panoramici.

Da ognuno dei quattro punti di interscambio pedone-navetta, inoltre, sarà possibile dirigersi anche a Erto (vecchia e nuova) e a Casso, protagonisti troppo spesso dimenticati.

Proprio dal pericolo dell'oblio che minaccia storie come questa è maturata, infine, la necessità di spingersi oltre, verso l'idea di un museo che possa raccontare l'emblematica vicenda del Vajont anche a chi non l'ha vissuta direttamente. Il luogo stesso, con i suoi visitatori e con la sua ritrovata consapevolezza sembra chiedere una struttura permanente capace di raccogliere le testimonianze e di unire tutta la documentazione prodotta fino ad oggi, fondata su un presupposto fondamentale che è il confronto con la realtà che cambia. Lasciata l'auto sarà quindi possibile "calarsi" nell'originaria galleria stradale sommersa dalla frana e ora recuperata a *percorso nella memoria*. Il museo che immaginiamo è uno spazio ipogeo che racconta, sviscera, talvolta commenta storie passate, ma le confronta con i temi del presente, con le storie di oggi, con i valori assoluti di verità e giustizia. La fine del percorso espositivo coincide con la conclusione del tratto di galleria, quindi col riaffiorare all'esterno, sotto l'attuale strada, di fronte al bacino della diga, alla luce naturale, illuminati da una nuova consapevolezza e pronti ad avvicinarci anche fisicamente ai luoghi della memoria.

Oltre la galleria si staglia la diga che testimonia la grande capacità tecnica di chi l'ha ideata mentre a destra, più in alto, sulla spianata che ospitava le baracche degli operai, lamiere piegate e arrugginite parlano di lavoro, di ingegno, di fatiche, di limiti superati a costo della vita umana.

Relazione illustrativa

Memoria, natura e accoglienza sono i temi fondamentali che guidano le scelte progettuali atte a garantire una migliore fruizione della zona della frana del Vajont.

Il risultato più evidente è costituito dal sistema dei percorsi che a partire dalle consuetudini d'uso attuali è riuscito a recuperare vecchi sedimi (la memoria) e ad accostarli a nuovi tracciati pedonali a monte della strada e a nord della diga (natura) per poter raggiungere in sicurezza gli obiettivi della visita muovendosi da un unico punto di approdo al sito (accoglienza).

La ricomposizione e il riordino dei tragitti sono stati raggiunti attraverso l'eliminazione dei vari ma insufficienti spazi di sosta, posti su entrambi i lati della strada, e la collocazione di un unico grande parcheggio individuato nella zona G2B più a est dell'area di intervento segnalata. Il **parcheggio** è caratterizzato da due grandi aree comunicanti tra loro, ma, per la loro stessa conformazione fisica, utilizzabili e/o realizzabili in tempi differenti. La parte di parcheggio più a ovest si sviluppa su 3 piani ed ha una capacità di 128 posti auto e 10 posti per motocicli al piano fuori terra e 132 posti auto per ciascuno dei piani interrati e 30 posti per motocicli per un numero complessivo di 392 posti auto e 70 posti moto. Sul fondo del piazzale, vicino al vano scale di collegamento ai piani sottostanti, trovano posto 8 stalli per la sosta di autopullman. La rampa di accesso al piano interrato è collocata ad est, nel punto di tangenza delle due aree a parcheggio, ed è raggiungibile dalla stessa corsia che permette l'immissione al secondo parcheggio che ha una capacità di 115 posti auto. Complessivamente l'area a parcheggio accoglie dunque 507 posti auto, 8 posti per autopullman, 70 posti per motocicli e stalli per il deposito di biciclette.

Gli stalli del parcheggio est terrazzato sono trattati con materiale drenante, preferibilmente grigliato erboso o grigliato con riempimento a graniglia, mentre gli spazi di manovra e di circolazione interna al parcheggio e l'intera superficie del piano terra del contenitore multipiano (parcheggio ovest) sono asfaltati. Le aiuole di separazione dalla strada sono trattate a verde con alberi ed espletano una funzione di filtro visivo oltre che di ordinamento degli spazi.

Nella fascia ad ovest dell'area a parcheggio sono concentrate le funzioni fondamentali che fanno del parcheggio un luogo di approdo, di reperimento delle informazioni, di scelta delle modalità di visita, di servizio pubblico. Oltre al servizio di bus-navetta (diretta alla diga, a Erto e a Casso) e all'inizio del percorso pedonale che si snoda fino alla diga, infatti, in questo punto è collocata una serie di piccoli edifici attestati sulla strada per mezzo di un volume cilindrico che è l'ingresso alla sottostante vecchia galleria stradale ora recuperata a museo del Vajont. Gli edifici sono volumi semplici in calcestruzzo con copertura inclinata in lamiera zincata, un fronte est vetrato e aperto verso il parcheggio ed interni in calcestruzzo e legno; il "pozzo" cilindrico che conduce al museo si presenta nella sua emergenza fuori terra con una superficie rivestita in acciaio corten a denunciare la sua diversa funzione. La funzione museale occupa buona parte dell'intervento architettonico con l'ingresso e la biglietteria posizionati nel blocco centrale e il foyer nella parte sud che si fonde al cilindro dando inizio al percorso museale. Il volume più a nord, che è l'unico manufatto previsto nel primo stralcio funzionale, è in grado di dotare l'area di servizi fondamentali quali il punto informativo (collocato sul fronte vetrato), uno spogliatoio con annesso deposito per i frequentatori della palestra di roccia, i servizi igienici, il primo soccorso.

La scansione modulare degli edifici è rafforzata dal diaframma antistante che invita il visitatore a muoversi verso l'ingresso al museo e in direzione del percorso pedonale.

Il visitatore che sceglie di non utilizzare il servizio bus-navetta, o che si riserva di usarlo per raggiungere le mete più lontane, quali i centri abitati di Erto e Casso, può raggiungere la diga e i suoi dintorni a piedi. L'avvicinamento al fulcro della visita avverrà in maniera graduale sotto forma di passeggiata lungo la quale saranno collocati, in posizioni significative e in punti panoramici, pannelli informativi completi di sedute; la sosta lungo il percorso diventa momento di riposo e di documentazione al tempo stesso.

Il primo tratto leggermente in salita avviene sull'attuale sede stradale che conduce al punto di ristoro di prossima apertura; la partenza dal parcheggio obbliga al passaggio in questo punto rendendo facilmente visibile l'edificio altrimenti isolato. Il percorso continua poi in discesa utilizzando il tratto in disuso della strada statale, nel primo tracciato aperto all'indomani della tragedia prima che venisse spostato più a valle tagliando il "colle isolato". La sensazione in questo luogo è quella di passare attraverso: su entrambi i lati, infatti, si trovano interessanti superfici rocciose già utilizzate da appassionati arrampicatori che fanno da preludio, con le prime, più facili, vie, alla bella palestra di roccia situata appena più a valle.

Superata quest'ultima la sezione stradale carrabile subisce una riduzione al fine di rallentare la velocità del transito veicolare e di garantire al percorso pedonale una larghezza di almeno 1 metro e mezzo; il nuovo tratto pedonale che si spinge fino all'attuale area parcheggio ad uso dei rocciatori (l'unica area riservata alle automobili nel tratto a monte della strada) è caratterizzato da un trattamento superficiale con emulsione bituminosa e graniglia fine che conferisce un effetto naturale abbinato a una buona agibilità.

Una volta lasciato lo spiazzo ad ovest della palestra di roccia il percorso rimane lontano dalla strada sviluppandosi sul versante a nord della stessa; anche in questo nuovo tratto è stato privilegiato l'aspetto naturale limitando gli interventi al trattamento del fondo stabilizzato e rullato. La camminata in quota approda allo spiazzo del cantiere che ospitò le baracche degli operai impegnati nella costruzione della diga ove è ancora possibile vedere alcuni manufatti in acciaio deformati dalla furia dell'onda e numerosi ancoraggi in calcestruzzo per le attrezzature. Questa sito, collocato circa ventisette metri sopra la quota del coronamento

della diga, offre una suggestiva vista della stessa dal bordo dello spiazzo; la realizzazione di una terrazza a sbalzo in calcestruzzo permette di affacciarsi e di osservare in sicurezza l'opera monumentale da una posizione appena più esterna all'invaso.

Altri reperti si trovano anche qualche metro più in alto imboccando il sentiero esistente verso nord poco prima di arrivare alla spianata.

La discesa lungo l'attuale mulattiera, di cui si prevede di stabilizzare il fondo per renderla percorribile anche dal bus-navetta, accompagna il visitatore all'attraversamento pedonale sulla strada carrabile e lo porta finalmente in direzione della chiesetta commemorativa prima e della diga poi. Nei pressi della chiesa sarà possibile scendere nel bacino calcando l'attuale sentiero. Il percorso più suggestivo, invece, si sviluppa lungo la spalla nord della diga attraverso un camminamento a sbalzo con struttura in acciaio, camminamento in legno antisdrucchiolo e protezioni laterali in vetro che trova il suo compimento in una terrazza panoramica collocata giusto di fronte alla diga ad una distanza di quasi 300 metri, poco più in basso del punto in cui la strada statale al termine di una galleria piega – per chi la percorre in direzione Longarone - verso sinistra e poi verso destra regalando un punto di vista molto frequentato dai turisti ma molto pericoloso da raggiungere a piedi. La visione della diga dalla gola del Vajont esalta la potenza espressiva dell'opera di ingegneria e invita il visitatore a percorrere la sommità della diga su cui si sviluppa la passerella pedonale impostata alla quota originaria del coronamento. Anche la passerella è in acciaio corten, legno e vetro, materiali che permettono di distinguere facilmente le integrazioni operate rispetto allo stato originario e di godere della vista in sicurezza.

Anche se il sistema dei percorsi nasce dal parcheggio - siano essi del pedone o della navetta – non esiste un itinerario predefinito; il visitatore può muoversi liberamente e scegliere come organizzare il suo sopralluogo. I sei nodi di interscambio pedone-navetta permettono una certa flessibilità; una migliore segnalazione dei sentieri esistenti incoraggia i soggetti più allenati a raggiungere l'affascinante Casso a piedi e a scendere in navetta, o viceversa.

Anche la visita al Museo del Vajont non ha un momento prestabilito: il percorso nella memoria è certamente propedeutico all'esperienza in loco ma può rappresentare un'occasione di approfondimento in seguito al sopralluogo e un'integrazione delle informazioni già reperite dai pannelli informativi collocati lungo il tragitto.

La scelta di allestire uno spazio ipogeo, oltre ad essere un gesto fortemente simbolico, consente di ridurre al minimo l'impatto visivo rispetto al contesto; è sufficiente un segno pulito ed essenziale quale la lama di calcestruzzo ad orientare il visitatore e ad avvisarlo che qualcosa sta accadendo; se lo vorrà il visitatore potrà scendere attraverso un ascensore a quarantadue metri sotto la quota del parcheggio e intraprendere un percorso di conoscenza proprio dove correva la strada prima che la frana riempisse il bacino della diga.

Le scelte progettuali operate al fine di garantire una migliore fruizione della zona della frana si fondano sul presupposto che la conoscenza e la comprensione della complessa vicenda del Vajont non possono esaurirsi con la visita alla diga ma implicano un avvicinamento al territorio che la ospita, ai suoi abitanti, alla sua storia, alla realtà. La preziosa presenza nei pressi della diga degli "informatori del Vajont" e delle guide dell'Ente Parco delle Dolomiti friulane testimonia la vocazione etica e culturale di questo sito che auspichiamo diventi un monito senza rinunciare al proprio futuro. Ed è proprio lo sguardo verso il futuro che ha suggerito le chiavi di lettura principali dell'emblematica vicenda di questa diga, ossia *Vajont, energia, ambiente e sviluppo sostenibile*. Questi quattro argomenti, di cui la vicenda del Vajont esposta cronologicamente è la spina dorsale, corrono su binari paralleli, talvolta scompaiono per lasciare spazio ai temi più importanti, altre volte ritornano per completarne e approfondirne la trattazione.

I molteplici argomenti che si generano all'interno di questo tetragramma sono raccolti sotto otto titoli che compongono segmenti della grande narrazione, ossia *prima della diga, il grande Vajont, la nuova economia, la geologia, il disastro, l'emergenza, il dopo Vajont, l'etica ambientale*.

Nella profondità della galleria le otto sezioni principali si susseguono alternandosi alla nudità delle pareti rocciose. L'intervallarsi di pareti bianche e omogenee con superfici scabre e scure conferisce un ritmo pulsante all'esposizione; anche l'impiego dei più diversi supporti espositivi (foto, scritti, filmati, proiezioni, etc.) crea un'efficace condizione di multimedialità.

Il Museo del Vajont, così come i musei di più recente istituzione, si propone non come semplice contenitore di oggetti ma come comunicatore di concetti. Un museo della memoria deve essere in grado non solo di raccontare ma di fare vivere emozioni attraverso un alto grado di coinvolgimento e suggestione. Sul fondo del percorso museale il visitatore, disorientato dallo spazio artificiale e atemporale della galleria, percepisce finalmente la luce naturale e si ritrova affacciato nel bacino della diga. Inghiottito dalla terra esce sopra la frana, diretto alla diga attraverso un percorso nato dal ripristino di un sentiero esistente ma indubbiamente recente. Siamo convinti che le persone debbono essere messe nelle condizioni di ricordare, raccontare e condividere l'esperienza vissuta al museo affinché la memoria entri veramente a far parte del nostro patrimonio e diventi finalmente memoria pubblica.

L'ipotesi di un museo del Vajont nasce da una riflessione intorno a come il territorio colpito dalla tragedia appare oggi ai nostri occhi. Il tempo delle commemorazioni e dei ricordi commossi non deve finire, ma affinché ciò non resti solamente una celebrazione a scadenze fisse è necessario pensare a nuovi luoghi e a nuove forme della memoria.

Sostenibilità economica dell'opera

L'intervento complessivo previsto nel nostro progetto prevede una serie di fasi (stralci) che possono essere realizzati in tempi successivi o anche solo in parte sulla base delle priorità e delle esigenze dell'Amministrazione.

La straordinarietà del contesto e il sempre maggiore interesse che esso suscita nei visitatori, inducono a pensare – per un investimento complesso ed ambizioso come quello proposto – ad un programma di appalto cosiddetto di “terzo tipo”, ovvero realizzare l'opera pubblica con forme di partenariato pubblico/privato. Si propone per questo un project financing o, soluzione forse più indicata in questo caso, la costituzione di un'apposita società (pubblico/privata) come ad es. una Società di Trasformazione Urbana (STU, cfr. D.Leg. n. 267 del 18/08/2000, art. 120), che andrà a realizzare l'intera opera pubblica per conto dell'Amministrazione comunale. La Società si porrà sul libero mercato alla ricerca di partners privati, costituendosi con procedura ad evidenza pubblica. L'Amministrazione comunale manterrà in ogni caso la direzione ed il coordinamento di tutte le attività.

La Società definirà le possibili soluzioni finanziarie dell'operazione, come per esempio dividere l'appalto in più fasi, che potranno coincidere con le varie zone e funzioni di progetto:

- parcheggio primo stralcio con piccolo centro servizi;
- percorsi pedonali fino alla diga, sul coronamento della stessa e a raggiungere la sosta panoramica;
- parcheggio est terrazzato;
- parcheggio ovest multipiano (1 o 2 livelli sotto strada a seconda delle esigenze valutate);
- museo ipogeo, percorso della memoria.

Questa particolare caratterizzazione di un corrispettivo misto/congiunto rappresenta in primo luogo una forma di finanziamento di opere pubbliche alternativa alla tipica ipotesi di esborso di denaro pubblico ed è idonea a creare una co-interessenza dell'appaltatore alla buona riuscita dell'operazione. Il tutto attribuirà sicuramente all'operazione un notevole grado di interesse e costituirà un valore aggiunto rispetto allo schema ordinario di realizzazione di un'opera pubblica.

Ogni fase produrrà funzioni che garantiranno agli investitori entrate che permetteranno, in un arco di tempo compreso tra i 5 e i 10 anni, di recuperare le somme stanziare e pagare anche i costi di gestione e di manutenzione delle infrastrutture.

Il parcheggio e il centro servizi previsti nel primo stralcio, per esempio, a fronte di un investimento di soli €200.000,00 garantiranno un'entrata di almeno € 150.000,00 l'anno calcolando una presenza di 50.000 autovetture e il pagamento, per ognuna di esse, di un biglietto di soli € 3,00. Il visitatore riceverà in cambio un'accoglienza commisurata alle caratteristiche del luogo, potrà lasciare la propria automobile, motocicletta o pullman in un luogo isolato, protetto, un po' nascosto e da qui raggiungere la diga con il mezzo che riterrà più idoneo dopo essere stato puntualmente informato su tutto ciò che l'area gli può offrire.

I costi di gestione, il pagamento del personale e la manutenzione del parcheggio saranno ripagati con le entrate del parcheggio e le ulteriori somme a disposizione permetteranno di realizzare gli altri interventi previsti, parte dei quali (percorso panoramico sulla diga e museo) si autososterranno.