

INTRODUZIONE AI CRITERI PROGETTUALI

L'area della diga del Vajont è oggi al centro delle attenzioni dei turisti che, a quarantatre anni dal disastro causato dall'uomo, la visitano documentandosi sui luoghi della memoria.

Il termine memoria non è tuttavia applicabile a quest'area unicamente per gli accadimenti dell'ottobre 1963; il tempo da quella notte si è fermato nella vallata, che già allora faticava ad essere coinvolta nel progresso industriale italiano; oggi vi si percepiscono ancora i sapori del passato. In questa cornice la natura gioca un ruolo da padrona e si è riappropriata del territorio avvolgendolo in un'atmosfera pura e misteriosa.

Il territorio del Comune di Erto e Casso, apparentemente povero e semplice, fornisce lo spunto per affrontare tre tematiche ricche di possibili approfondimenti: l'artificio, la natura e le tradizioni. Questi temi coinvolgono diversi elementi presenti sul territorio e hanno il loro massimo esponente nella diga del Vajont, grande elemento fuori scala, artificio in mezzo alla natura, origine di una storia tutta particolare, simbolo di rottura fisica e di salto temporale. A questo impressionante fuori scala un solo elemento riesce a contrapporsi: la grande parete di roccia naturale adibita a palestra di free-climbing, dominata in alto dal paese di Casso e principale elemento di riferimento delle attività sportive praticabili nell'area.

Il visitatore che osservi brevemente il paesaggio che incontra salendo la Strada Statale della Valcellina da Longarone e uscendo dalle gallerie stradali all'altezza della diga, ha bisogno di essere indirizzato alla scoperta dei poliedrici aspetti che caratterizzano questo territorio.

Le attrezzature di supporto al turismo che si prevedono in questa proposta sono intese a soddisfare non solo le esigenze logistiche, ma soprattutto le finalità informative, didattiche e ricreative.

Rispetto ai percorsi già esistenti sul territorio è possibile organizzare degli itinerari tematici che mantengano come punti di partenza, opportunamente attrezzati, i parcheggi ricavati nelle aree libere e piane che oggi già esistono.

A livello generale il progetto si caratterizza come un insieme di interventi impostati a scala territoriale, capaci di ricucire e connettere realtà anche piuttosto distanti tra loro, come i paesi di Erto e Casso, attraverso l'impiego di pochi elementi connotati da ripetitività, flessibilità e riconoscibilità.

LA SCALA DEL PROGETTO PER UN MUSEO ALL'APERTO

La diga è un manufatto di grande forza che incide il territorio e attrae gli sguardi dei visitatori in maniera incontrastabile. L'intervento previsto non vuole confrontarsi con essa sul piano formale né su quello dimensionale. La convinzione che solo un progetto di scala territoriale dal carattere fortemente connotante possa rapportarsi su un piano diverso con l'opera di ingegneria civile, induce a intervenire con tre semplici elementi compositivi, scarsamente impattanti e largamente diffusi sul territorio, riproponibili anche al di fuori della specifica area di progetto cui fa riferimento il bando.

Tali elementi sono:

- le strutture dei parcheggi
- i percorsi e la loro relativa sistemazione
- gli elementi stereometrici polifunzionali.

Il progetto propone un sistema diffuso su un'area ben più ampia di quella specificatamente indicata, ipotizzando nel tempo la crescita di un museo all'aperto (memoria del disastro, memoria delle tradizioni, cultura naturalistica).

PARCHEGGI

L'utilizzazione di quattro aree disponibili per il parcheggio meglio si adatta all'intento di diffusione del sistema sul territorio.

Le strutture dei parcheggi sorgono nei luoghi che già oggi vengono utilizzati a questo scopo, senza esservi espressamente dedicati. Si prevedono una sistemazione del piano finito, una regolarizzazione della forma planimetrica e la realizzazione di una copertura. Quest'ultima viene proposta con i seguenti obiettivi: a scopo protettivo dall'azione diretta dei raggi solari, schermante relativamente alla vista delle auto dal territorio, selettivo relativamente alla vista diretta del paesaggio circostante dall'area di parcheggio.

In corrispondenza delle aree di sosta si propone l'installazione di specifiche strutture che indirizzino gli sguardi verso i punti notevoli connotanti il paesaggio.

Ogni parcheggio costituisce punto di partenza per uno dei percorsi tematici individuati dal progetto, secondo elemento compositivo proposto, ed offre i servizi necessari, informativi e di servizio, posti all'interno dei blocchi stereometrici, che costituiscono il terzo elemento compositivo del progetto.

I parcheggi presentano una struttura portante in acciaio posta anche leggermente a sbalzo sul terreno naturale. Il piano del parcheggio è realizzato in pannelli prefabbricati di calcestruzzo della colorazione corrispondente a quella utilizzata per l'individuazione del tematismo cui il parcheggio fa riferimento. Gli spazi riservati ai pedoni sono invece pavimentati in doghe lignee costituenti un unicum con il rivestimento schermante, che si incurva a coprire parzialmente la superficie dedicata agli stalli.

PERCORSI

I percorsi ciclo-pedonali ricalcano in massima parte quelli tutt'ora esistenti. Pochi tratti di nuova costituzione vengono previsti con lo scopo di collegare tra loro i diversi punti di sosta e con essi i relativi percorsi tematici, evitando inutili attraversamenti dei tracciati stradali.

I tratti in prossimità dei parcheggi e dei punti caratterizzati da una migliore visuale sul paesaggio, vengono sistemati ed allargati in modo da consentire un passaggio più agevole, una sosta più comoda e un accesso più facile ai box polifunzionali posizionati nei punti strategici.

Semplici palificate in legno colorato contengono i parziali rinterri necessari alla realizzazione di percorsi agevoli e costituiscono i parapetti di protezione nei punti maggiormente esposti. I tratti principali dei percorsi vengono sistemati con terreno stabilizzato pigmentato, mentre le parti rimanenti mantengono il fondo naturale preesistente. Le palificate di legno colorato, insieme alle fasce di terreno pigmentato fungono da elemento lineare visibile dai parcheggi di progetto; in questo modo il visitatore individua istantaneamente i percorsi, i **punti di connessione** e le loro distanze, e viene indirettamente invitato alla **scoperta del territorio**, producendo un effetto di **mobilità pedonale** nell'area di progetto.

ELEMENTI STEREOMETRICI POLIFUNZIONALI

Il sistema dei parcheggi e dei percorsi è connesso al **sistema funzionale** dei box stereometrici sparsi sul territorio, cui vengono assegnate funzioni necessarie ad integrare quelle già ospitate dai pochi elementi costruiti preesistenti.

L'estrema flessibilità di questi elementi dalle ridotte dimensioni (6x4x4 metri), permette di utilizzarli come semplici finestre che inquadrano le diverse viste sul territorio, come strutture di informazione, punti di ristoro, noleggio di attrezzature sportive, presidi di pronto soccorso, servizi igienici, punti di raccolta rifiuti ed altro ancora. Alcune proposte sono formalizzate graficamente sulle tavole di progetto.

Costituiti da elementi prefabbricati in calcestruzzo armato, questi elementi sono posizionati anche a sbalzo sui versanti che fiancheggiano la valle, nei punti panoramici più interessanti e più significativi del territorio.

La presenza degli elementi sopra descritti costituisce l'**ossatura** del museo all'aperto, ideato per sostanziare i temi individuati e integrare gli itinerari e le strutture già esistenti.

In alcuni casi si prevede la realizzazione dei box in materiale ligneo, in modo da favorirne il riposizionamento o l'eventuale rimozione (stagionale o legata a particolari necessità di durata limitata).

PER UNA REALIZZAZIONE SOSTENIBILE NEL TEMPO

L'impostazione generale del progetto favorisce la flessibilità temporale e spaziale di realizzazione delle opere proposte, adeguandosi alle disponibilità economiche dell'amministrazione. Gradualmente, per singoli lotti successivi, si procederà al conseguimento degli obiettivi, completando le attrezzature e gli apparati conoscitivi del museo all'aperto.

STIMA SOMMARIA

I costi realizzativi si possono prevedere come segue:

Strutture di parcheggio: 100.000 Euro/cad.

comprensivi di sistemazione del piano esistente, realizzazione delle strutture in acciaio, del piano di parcheggio in calcestruzzo e dei rivestimenti in legno.

Elementi polifunzionali: 25.000 Euro/cad.

comprensivi di sistemazione del piano di appoggio, realizzazione dei plinti di ancoraggio al suolo, fornitura e posa in opera degli elementi in pannelli prefabbricati, opere di finitura minime.

Sistemazione percorsi: 500 Euro/ml

comprensivi di opere di sistemazione del terreno esistente, realizzazione della palificata di contenimento in legno, necessarie opere di riempimento con materiale di riporto, sistemazione del sottofondo in ghiaia con funzione drenante e realizzazione di un manto di terreno stabilizzato pigmentato.

Le stime sopra esposte suggeriscono che un primo lotto esecutivo di Euro 200.000 possa essere identificato con la realizzazione completa di una delle aree di sosta, l'installazione di due elementi polifunzionali e la sistemazione di un tratto panoramico di percorso della lunghezza di circa 100 m, in prossimità dell'area di parcheggio.

Si suggerisce nello specifico l'intervento sull'area di parcheggio numero 2 (vedere l'elaborato grafico), più baricentrica rispetto al sistema di percorsi proposto.

Arch. Sergio Vesselli

Arch. Marco Medizza

Arch. Paolo Vrabec