

## RELAZIONE TECNICA

### PARTE A - SINTESI DEI CRITERI PROGETTUALI

La progettazione ha messo in luce tre tematiche principali:

- 1) la valorizzazione degli ambiti significativi;
- 2) la mobilità all'interno dell'area per accrescerne la fruizione;
- 3) la distribuzione dei servizi a supporto dell'area;

una quarta tematica relativa alle specifiche di arredo urbano è stata solo marginalmente trattata perché, a nostro parere, di poca utilità ai fini della presente proposta progettuale.

- 1) la valorizzazione dell'intero ambito è il presupposto da cui partire per definire i contorni dell'intervento. Si sono evidenziate quattro zone sensibili. Le stesse fanno riferimento alle modalità di fruizione previste nel progetto. La prima zona è quella principale, fulcro della proposta di progetto e generatrice delle relazioni funzionali con gli altri ambiti di progetto e non. L'area si posiziona in corrispondenza dell'attuale piazzola di sosta in prossimità della diga. La posizione è determinata da vari fattori che interagiscono uno con l'altro: la nuova viabilità, gli allineamenti di progetto, la centralità rispetto ai luoghi di interesse esistenti, l'intersezione di molteplici percorsi. L'area è oggetto di una sensibile modifica morfologica finalizzata alla realizzazione di un contenitore per parcheggi e servizi. Il tentativo è quello di inserire il fabbricato e farlo dialogare con la montagna attraverso una ridefinizione dei terreni a monte della strada. La seconda zona è una piazzola panoramica esistente che viene regolarizzata e dotata di servizi collegandola con l'asse ciclo-pedonale di progetto. E' prevalentemente a servizio della palestra di roccia. La terza è l'area di ristoro che viene dotata di parcheggi e servizi mediante una leggera ridefinizione dei terreni, resa più fruibile attraverso la nuova viabilità ciclo-pedonale. L'ultima è il nuovo parcheggio dotato di servizi e posto in prossimità della strada per Casso, luogo con funzione prevalente di filtro intermodale che consente una possibilità di fruizione dell'intera area attraverso più sistemi di trasporto (pedonale, ciclabile, a cavallo, con navetta).
- 2) Il sistema della mobilità proposto è l'elemento che permette di dare un significato unitario alle varie zone di cui sopra, rendendole fruibili senza soluzione di continuità attraverso una viabilità privilegiata estranea a quella della strada statale. Si è ritenuto infatti che la viabilità della statale non fosse in grado di rispondere a quei requisiti di tranquillità e benessere che un percorso destinato alla fruizione di persone a piedi, in bicicletta o a cavallo richiede. L'area essendo destinata a due funzioni prevalenti: di commemorazione di un tragico evento e di palestra di roccia, entrambe funzionali ad un rapporto sereno con il contesto, doveva garantire nelle sue singole componenti ambientali un collegamento il più possibile slegato alla mobilità veloce tipico delle strade statali, a favore di percorsi alternativi funzionali a contemplare l'ambiente piuttosto che attenti a non essere travolti da qualche "sbadato" automobilista. La proposta da noi formulata parte dall'ambito posto più a est recuperando e riqualificando una parte della viabilità secondaria esistente sia essa sentiero o mulattiera, allacciandosi a una passerella pedonale per proseguire con un tracciato in quota ottenuto per sagomatura della sezione iniziale del rilievo a monte della statale fino a riallacciarsi, attraverso l'ambito del parcheggio coperto, con i vari percorsi pedonali esistenti che portano a visitare l'ambito della diga.
- 3) Per arricchire i singoli ambiti di riqualificazione alle necessità di servizi per l'accoglienza dei visitatori, le soluzioni progettuali sono state dimensionate e formalmente concepite per garantire l'inserimento di elementi funzionali alla sosta più o meno prolungato capaci di dare una risposta concreta alle varie esigenze dell'utenza che comprende strutture destinate ai servizi igienici, ecopiazze destinate alla raccolta differenziata dei rifiuti, un pronto soccorso con saletta d'aspetto, un centro per le informazioni, un area per venditori ambulanti, aree di scambio intermodale oltre ad una serie di piccole costruzioni in struttura metallica e vetro dislocate lungo il percorso ciclo-pedonale in punti panoramici e non dotate di cartellonistica e strutture informatiche (se ritenuto opportuno) a supporto della conoscenza dell'ambito di interesse. Tutta la rete impiantistica (enel, telecom, acqua, illuminazione pubbl.) a servizio delle singole infrastrutture trova collocazione in canalizzazioni interrato poste lungo il nuovo percorso ciclo-pedonale.

## PARTE B - MOTIVAZIONI DEI CRITERI PROGETTUALI

Il progetto si propone come un ripensamento complessivo di tutto l'ambito della diga del Vajont. Si richiama ad una architettura che attraverso un uso di materiali compatibili con il luogo emerge non tanto come impianto volumetrico ma piuttosto come segno antropico che dialoga con il segno morbido, smussato dal tempo, dell'ambiente naturale.

La proposta si deve leggere come una sovrapposizione di strati successivi che vanno a nascondere un nocciolo costruito che emerge alla fine solo parzialmente. L'elemento del muro di contenimento che determina forti tagli sulla montagna "ferita", con il tempo tenderanno a scomparire risucchiati dalla vegetazione che si riapproprierà dei suoi spazi. I terrazzamenti che si vanno a formare sono solo un modesto controllo della natura che verranno con il tempo a mitigarsi lasciando solo il beneficio di un terreno più stabile in corrispondenza di un'area di forte criticità.

Gli elementi di percorso che sfruttano questi terrazzamenti saranno i soli a richiedere una manutenzione che diviene minima se saranno costantemente utilizzati.

L'elemento certamente più evidente è la passerella pedonale che emerge dal fondo del vecchio lago e collega due sponde opposte della strada statale. La scelta progettuale è senza compromessi, la necessità di escludere la strada statale dalla viabilità di progetto ha imposto questa scelta che appare economicamente importante ma che sottende ad una maggiore fruibilità dei vari ambiti in particolare a collegare direttamente l'area principale prossima alla diga con il piazzale panoramico e la zona ristoro, oltre a regalare una serie di nuovi punti panoramici rivolti sia verso la diga che verso le pareti antistanti della palestra di roccia. Attraverso una scala posta nel modulo di sostegno centrale della passerella sarà possibile scendere alla base e collegarsi alla sentieristica esistente che si "immerge" nel giardino monumentale dell'ex lago del Vajont. Quindi una nuova potenzialità di sviluppo dell'area che trasmetterà, come sempre i ponti hanno saputo fare, una evoluzione della mobilità.

I singoli ambiti (4 zone sensibili) si valorizzano con semplici segni che regolarizzano e ottimizzano gli spazi. Gli spazi dei parcheggi a raso sono ancora prevalenti su quelli previsti nei contenitori. La funzionalità del parcheggio a raso è da considerarsi molto più efficace per ambiti di fruizione di media-bassa permanenza come quello oggetto di concorso. Inoltre il loro costo è nettamente inferiore sia in termini di realizzazione che di gestione. L'unico parcheggio in contenitore è posizionato nell'area principale a ridosso della diga per consentire di mantenere gli spazi urbanizzati il più contenuti possibile verso l'area della frana e destinati a giardino monumentale. Mantenendo lo spazio della piazzola esistente, rettificato, alla sola sosta degli autobus e all'utilizzo dei venditori ambulanti.

Non vengono coinvolti nel progetto l'area della chiesetta e del piazzale Paolini che salvo una minima riqualificazione della pavimentazione con materiale tipo macadam rimangono allo stato attuale.

L'arredo urbano, di cui si è già fatto un breve cenno precedentemente, viene escluso dalla proposta di concorso valutando che l'impianto urbanistico e paesaggistico della proposta fossero di gran lunga prevalenti. Si può solo precisare che gli elementi di arredo urbano intesi quali panchine, cestini per i rifiuti, punti luce, protezioni o staccionate e quant'altro completi la casistica dell'arredo urbano sono condizionati dal luogo che determina per costi e per la significativa esposizione ambientale l'utilizzo, a nostro parere, di elementi molto resistenti alla aggressione del tempo e all'uso "disinvolto" del fruitore. Elementi di arredo urbano quindi che utilizzano materiali quali legno trattato in autoclave (per staccionate e punti luce), cemento prefabbricato (effetto bocciardato, non cementi bianchi o lisci per panchine o sedute, cestini e simili) o acciaio zincato al naturale senza quindi vernici di finitura (per supporti di panchine, staccionate e simili). Per quanto attiene a forme e tipologie le scelte risultano indirizzate a forme semplici ed essenziali. Il mercato, a cui sicuramente si farebbe ricorso per interventi di queste caratteristiche, consente una vasta gamma di possibilità ed esprimerle in questa sede appare, a nostro parere, di poca utilità ai fini della proposta progettuale.

Le tavole grafiche evidenziano la complessità della proposta progettuale ed esaltano la forte contiguità delle varie zone di intervento. Lo sforzo è stato prevalentemente rivolto alla fruibilità degli spazi che, anche se fisicamente distanti, dovevano raggiungere una unicità di sistema tale da rendere una serie di eventi, un unico evento.

Per garantire una maggiore sicurezza di utilizzo delle aree a parcheggio si propone di modificare la strada statale in corrispondenza dell'area principale e di quella relativa alla piazzola panoramica. La strada in quelle posizioni si allarga sfruttando gli spazi già esistenti delle rispettive piazzole a favore di una terza corsia di marcia da utilizzarsi come corsia preferenziale per immettersi nel parcheggio o per uscirvi. La soluzione permette di sfruttare appieno sia in un verso sia nell'altro della statale le aree di servizio messe a disposizione ai visitatori.

Le varie aree di sosta mettono a disposizione ciascuna un blocco di servizi igienici ed una ecopiazzola. L'area principale prevede inoltre un'area attrezzata per il commercio ambulante, un pronto soccorso e un ufficio informazioni. Le opere si collocano nei rispettivi ambiti in funzione della visibilità e contemporaneamente nell'integrazione formale.

#### I MATERIALI DEL PROGETTO

La rappresentazione grafica delle tavole non è tesa ad esaltare i materiali pensati per l'intervento, lo scopo infatti è di leggere le linee e i volumi di progetto in contrapposizione al contesto piuttosto che a esplicitare la simbiosi dei vari materiali. La motivazione appare evidente quando si analizza il progetto: l'insieme degli interventi proposti - ad esclusione della passerella pedonale pensata in trave reticolare metallica e legno, dei punti sosta attrezzati pensati in struttura metallica e vetro e dei corpi dei servizi igienici previsti in cemento faccia a vista con copertura ad una falda - è previsto in materiali naturali di uso comune quali gabbioni con riempimento di sassi per i muri di contenimento a vista (in nero sulla rappresentazione grafica tridimensionale), percorsi in macadam per le parti pedonali, ciclabili e a cavallo (in rosso sulla rappresentazione grafica tridimensionale), riempimento dei terrazzamenti in terra vegetale e vegetazione autoctona (in verde sulla rappresentazione grafica tridimensionale), con la sola eccezione di uno spigolo del corpo parcheggio che emerge dai terrazzamenti a denunciare la sua presenza pensato in muratura di sassi prefabbricato (in blu sulla rappresentazione grafica tridimensionale).

#### COSTO ECONOMICO DELL'INTERVENTO

Di seguito un'analisi sommaria della potenziale spesa dell'opera espressa per grandi categorie d'intervento

TIPOLOGIA DI INTERVENTO	Quantità	Costo Unitario	Totale
§ Volume costruito	916 mc	130,00 €/mc	€ 1.200.000,00
§ Punti di sosta attrezzati (struttura metallica e vetro)	1.125 mc	130,00 €/mc	€ 150.000,00
§ Movimento terra	39.000 mc	20,00 €/mc	€ 800.000,00
§ Murature di contenimento in gabbioni e c.a.	2.955 mc	90,00 €/mc	€ 266.000,00
§ Aree di sosta - parcheggi a raso	6650 mq	60,00 €/mq	€ 390.000,00
§ Modifiche statale	3610 mq	50,00 €/mq	€ 180.000,00
§ Percorsi ciclo / pedonali	6150 mq	25,00 €/mq	€ 155.000,00
§ Passerella ciclo / pedonale	a corpo		€ 1.000.000,00
<b>TOTALE INTERVENTO</b>			<b>€ 4.000.000,00</b>

L'area relativa alla piazzola panoramica e alla piazzola contigua della palestra di roccia sono individuate quale primo stralcio di intervento dell'importo di circa 200.000 euro, di cui di seguito si evidenzia l'analisi sommaria della spesa.

#### IMPORTO LAVORI 1° STRALCIO

(area parcheggio punto panoramico + area parcheggio palestra di roccia)

TIPOLOGIA DI INTERVENTO	Quantità	Costo Unitario	Totale
§ Volume costruito (n. 1 corpo servizi)	84 mc	130,00 €/mc	€ 10.920,00
§ n. 2 Punti di sosta attrezzati	250 mc	130,00 €/mc	€ 32.500,00
§ Aree di sosta - parcheggi a raso	2.900 mq	60,00 €/mq	€ 174.000,00
TOTALE INTERVENTO 1° stralcio			€ 217.420,00

#### CONCLUSIONI

La cospicua somma dell'intervento evidenzia la complessità dell'opera proposta. I costi di gestione dell'opera d'altro canto si riducono a quelli di mantenimento di pochi corpi edilizi e alla manutenzione delle infrastrutture viabili paragonabili a quelle di una qualsiasi strada comunale. Le parti dell'opera che interessano la sistemazione ambientale sono pensate per essere riaccorpate dalla vegetazione naturale del sito nel corso di pochi anni per cui non si ritiene necessario programmare manutenzioni.

Dimensionalmente le opere proposte presentano una sufficiente fattibilità tecnica essendo inserite su modello tridimensionale realizzato sulla base della cartografia tecnica regionale. Gli aspetti di carattere geologico e ambientale devono essere maggiormente sviluppati ma le opere non presentano interventi di esasperazione strutturale. La passerella pedonale è una struttura articolata e presenta una complessità strutturale da valutare nel dettaglio. Una prima analisi non individua ostacoli insormontabili alla sua realizzazione vista anche le molteplici soluzioni strutturali che si possono adottare in funzione della economicità dell'intervento che si vuole raggiungere e alle varie problematiche geologiche che si possono presentare.