

TRASPORTI

59

& cultura

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



TERRITORI FRA DIVERSITÀ E OMOLOGAZIONE

Comitato d'Onore:

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento
Europeo

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alessandra Criconia
Università La Sapienza, Roma

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Anne Grillet-Aubert
ENSAPB Paris-Belleville, UMR AUSser

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
ENSA Paris-Belleville, UMR AUSser

Marco Pasetto
Università di Padova

Michelangelo Savino
Università di Padova

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais



Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2021
anno XXI, numero 59

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

Comitato Editoriale
Marco Pasetto
Michelangelo Savino

Coordinamento di Redazione
Giovanni Giacomello

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2021 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2021

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

5 TERRITORI FRA DIVERSITÀ E OMOLOGAZIONE

di Laura Facchinelli

7 DISTANZE CRITICHE FRA IDENTITÀ E OMOLOGAZIONE

di Giusi Ciotoli e Marco Falsetti

11 "L'IMPOSSIBILITÀ DI ESSERE NORMALE". TERRITORIO ITALIANO: DIFFERENZE E ANTIDOTI ALL'OMOLOGAZIONE

di Alberto Ferlenga

19 LA RICOSTRUZIONE DELL'IMMAGINE. PROGETTI PER I CENTRI STORICI TEDESCHI

di Michele Caja

27 LE RAGIONI DI KÖNIGSBERG: FENOMENOLOGIA DI UNA CITTÀ PERDUTA

di Marco Falsetti

37 WATER, NEW TOWNS AND INTERIOR COLONIZATION: THE EXPERIENCE OF SPAIN, 1939-1971

di Jean-François Lejeune

45 L'AUTOSTRADA COME OPERA D'ARTE COLLETTIVA NELLA JUGOSLAVIA DI TITO

di Aleksa Korolija e Cristina Pallini

53 LA CANZONE URBANA DI KORÇA, UN COMMENTO CONTEMPORANEO

di Andrea Bulleri

61 PARADIGMI SEGNICI NEL PAESAGGIO LITUANO: ALCUNI PROGETTI RECENTI DI PALEKAS

di Donatella Scatena

69 TRANSIZIONI MACRO-SCALARI. PIANIFICAZIONE URBANA E MODIFICAZIONE NELLA CINA DI OGGI

di Giusi Ciotoli

79 POLITICHE URBANISTICHE IN CINA, VERSO MEGACITTÀ A MODELLO UNICO

Intervista a Ruggero Baldasso a cura di Laura Facchinelli

85 STAZIONE DI PICALÉNA IN COLOMBIA, UN PATRIMONIO CULTURALE PER LA COMUNITÀ

di Olimpia Niglio

93 QUANDO IL PROGETTO SI CONFRONTA CON LA STORIA

di Lucio Altarelli

101 IDENTITÀ, ARCHITETTURA, REGIONALISMI

di Marco Maretto

109 PASSAGGI, PRESIDII E INFRASTRUTTURE DELLA MONTAGNA: POSSIBILI STRATEGIE POST VAJONT

di Mickeal Milocco Borlini, Lorenzo Gaio e Giovanni Tubaro

117 LE STRADE DEGLI ITINERARI CULTURALI, UNA RICERCA IN TERRITORIO SARDO

di Marco Cadinu e Stefano Mais

123 INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI E PARTECIPAZIONE

di Federica Bosello

cultura

129 CONTEMPORARY MEMORY: LA SFIDA TRA IDENTITÀ E OMOLOGAZIONE

di Stefanos Antoniadis

135 L'IMMAGINE URBANA NEWYORCHESE PROTAGONISTA

di Ghisi Grütter

143 THE HISTORICAL GARDEN IN SYRIA BETWEEN TRADITION AND IDENTITY

di Nabila Dwai

151 TRASFORMAZIONI URBANE, IL CONTRIBUTO ESSENZIALE DEGLI ARTISTI

di Laura Facchinelli

155 PAESAGGI OLTRE IL PAESAGGIO

di Luigi Siviero

157 DAL GRATTACIELO AL TESSUTO VERTICALE

di Roberto Secchi

Territory from diversity to standardisation

by Laura Facchinelli

The theme of a territory's identity, which is the expression and mirror of a population's identity, has always been the focus of our research. We have explored it since the now distant issue number 20 "Economic development, landscape, identity", observing how too often (what we call) progress leads to the irreparable loss of elements in the landscape, architectural and cultural heritage which has sedimented over the centuries. In this issue, we return to this theme, focusing our attention on different situations and points of view.

On the theme of the loss of elements of the historic heritage, we consider the exemplary case of China. Following the "ideological" devastations of the 1950s and the loss of so much of the existing architectural heritage, replaced by buildings that were endless replicas of the "socialist" models imposed by the regime, in recent years China has begun equally radical demolition projects to build districts and cities inspired by propaganda and business, undertaken with no debate whatsoever about urban planning. This phenomenon takes place in other countries as well, in the pursuit of spectacular effects, the tallest skyscrapers, the most daring forms. The mad and convulsive pace of building robs each of us of the possibility of visiting, or even knowing that there are places that remain authentic, rooted in different cultures.

The transformations undertaken in the second half of the nineteenth century by Haussmann in Paris were of a completely different nature. They did in fact demolish old and suggestive streets and squares, but to bring a new and grandiose look to a city that since then has communicated the energy and fascination of sumptuous buildings, long straight avenues, squares with their typical "brasseries". In this case, the demolition of the old neighbourhoods served to create the Paris we all love today. A sociologist who considers all points of view underscores that, on the one hand, architects and urban planners are the ones who design the spaces, but on the other, residents and visitors are the ones who live in and experience the city, and that writers, artists and photographers have always been the ones who understand its needs and desires.

A city can also have its buildings, squares and monuments destroyed by the violence of wartime bombings. In postwar Germany, the need was felt to reclaim the soul of the city by reconstructing the buildings philologically, recreating the forms with the same materials. The traumatic event could also be an earthquake, a flood, a fire. At that point the question becomes "how" to rebuild. Opposing solutions can be sustained with theoretically founded arguments, from "like it was where it was" to innovation at all cost. But considering the question on an ethical level, is it acceptable to build concrete boxes in the place where water destroyed the small old houses of a mountain village? And do we not consider brazen the proposal of the architect who wanted to build a glass and steel pinnacle on the roof of Notre Dame in Paris, to take advantage of the void left by the fire?

In seeking a common denominator across different situations, we might consider valid the choices that are not aimed at immediate glory, but seek to leave their mark through meaning for the centuries to come. Beyond personal interests, beyond the trends and conceptualisations of the moment.

Of the many themes and points of view developed in this issue of our magazine, there is a recognition of the core of vitality that exists in the Italian landscape. While the inclination to value differences has contributed over the centuries to producing a living archive of extremely rich urban solutions, in more recent times perverse forms of development have gained the upper hand. But even a landscape of incomplete fragments often devoid of quality has continued to generate unexpected variations. And so, based on this analysis which we are pleased to share, the seeds of a possible renaissance remain viable.

Territori fra diversità e omologazione

di Laura Facchinelli

Il tema dell'identità di un territorio, espressione e specchio dell'identità di un popolo, è sempre stato al centro delle nostre ricerche. Lo abbiamo esplorato a partire dall'ormai lontano numero 20 "Sviluppo economico, paesaggio, identità", constatando che troppo spesso il (cosiddetto) progresso porta alla cancellazione irreparabile di testimonianze paesaggistiche, architettoniche, culturali sedimentate per secoli. In questo numero riprendiamo l'argomento focalizzando l'attenzione su differenti situazioni e punti di vista.

In tema di perdita delle testimonianze storiche è esemplare il caso della Cina che, dopo le devastazioni "ideologiche" compiute dagli anni Cinquanta del Novecento a danno del patrimonio architettonico esistente, sostituito da edifici che moltiplicavano all'infinito i modelli "socialisti" imposti dal regime, negli anni recenti ha avviato altrettanto radicali interventi di demolizione per costruire quartieri e città ispirati da propaganda e business: il tutto nella totale assenza di un dibattito urbanistico. Quest'ultimo fenomeno si presenta anche in altri Paesi, con la ricerca di effetti spettacolari, di grattacieli sempre più alti, di forme sempre più ardite. Questo costruire convulso e dissennato ruba a ciascuno di noi la possibilità di visitare o comunque di sapere che esistono luoghi autentici, radicati nelle differenti culture.

Completamente diversi erano stati gli interventi di trasformazione compiuti, nella seconda metà dell'Ottocento, a Parigi da Haussmann. Interventi che avevano, sì, cancellato vecchie e suggestive case e strade e piazze, ma per dare un volto nuovo e grandioso a una città che da allora comunica l'energia e il fascino dei sontuosi edifici, dei lunghi rettilinei, delle piazze con le tipiche "brasserie". In questo caso, gli sventramenti dei vecchi quartieri sono serviti a far nascere la Parigi che tutti noi amiamo. Un sociologo attento alla molteplicità dei punti di vista sottolinea che, da un lato, sono gli architetti e gli urbanisti che disegnano gli spazi ma, dall'altro, sono gli abitanti e i visitatori a vivere la città, e sono sempre stati gli scrittori, gli artisti e i fotografi a comprenderne i bisogni e i desideri.

Una città può veder cancellati i propri edifici, piazze e monumenti dalla violenza dei bombardamenti. Ebbene, nella Germania del dopoguerra ha preso forma l'esigenza di ritrovare l'anima della città attraverso una vera e propria ricostruzione filologica degli edifici, ricreando le forme con gli stessi materiali. L'evento traumatico può essere anche un terremoto, un'inondazione, un incendio. Viene allora da interrogarsi sul "come" della ricostruzione. Si possono sostenere, con argomentazioni teoricamente fondate, soluzioni opposte, dal "com'era dov'era" allo slancio innovativo. Ma, ponendo la questione sul piano etico, è accettabile collocare scatole di calcestruzzo là dove l'acqua aveva cancellato le piccole vecchie case di un paesino di montagna? E non ci sembra sfrontata la proposta di quell'archistar che voleva erigere una guglia di vetro e acciaio sul tetto di Notre Dame a Parigi, approfittando del vuoto lasciato dall'incendio?

Volendo trovare un comune denominatore, nelle diverse situazioni potremmo considerare valide le scelte che non puntano sulla facile gloria del momento, ma si propongono di lasciare un segno ricco di significato per i secoli futuri. Al di là degli interessi personali, al di là delle concettualizzazioni e delle mode del momento.

Fra i molti aspetti e punti di vista sviluppati in questo numero della rivista, c'è il riconoscimento – nel nostro paesaggio italiano – di un connaturato nucleo di vitalità. Se l'attitudine alle differenze ha contribuito, nel corso dei secoli, a produrre un archivio vivente di ricchissime soluzioni urbane, nei tempi più vicini a noi hanno preso il sopravvento forme perverse di sviluppo. Ma anche un panorama di frammenti incompiuti e spesso privi di qualità ha continuato a generare variazioni imprevedibili. E quindi – secondo questa analisi, che vogliamo condividere – sono rimasti in vita i semi di una rinascita possibile.



Passaggi, presidi e infrastrutture della montagna: possibili strategie post-Vajont

di Mickeal Milocco Borlini, Lorenzo Gaio e Giovanni Tubaro

Il significato etimologico di *passaggio*¹ assume diverse accezioni, tra cui quello di transito, luogo di attraversamento, spostamento da un punto all'altro e cambiamento di stato. Nello specifico, il *passaggio* si esemplifica con l'infrastrutturazione di un luogo e con la presenza di vie di comunicazione come le strade. Si considerano emblematiche le aree colpite dall'evento Vajont e il sistema vallivo del Cellina.

Introduzione

La strada presa in considerazione, la SR251, quella da Barcis a Cimolais, può essere vista come una dorsale che tocca tangenzialmente e non direttamente i paesi ai lati come fossero satelliti raggiungibili attraverso costole stradali quasi invisibili; in questa infrastruttura viaria e sovra-regionale si possono quindi riconoscere due "stazioni di testa": da un lato Montereale Valcellina, dall'altro, più a ovest, Longarone. La SR251 innerva, proprio come un *nastro*, le vallate di questo ambito territoriale: è un "monumento alla via" dove altre infrastrutture si insinuano nel paesaggio montano². Questa strada non fu pensata in termini di sostenibilità (cfr. art 9 *Agenda 2030*), ma a favore dell'industria in pianura e dello sfruttamento energetico (idroelettrico). Emerge che il *passaggio*, inteso anche come luogo che viene contraddistinto da un mutamento, era in passato definito da una demografia ed economia tipicamente di sussistenza, connotata anche dalla presenza dell'acqua come elemento di unione tra le diverse vallate e i borghi in esse presenti, dove la gola del Vajont consente di raggiungere lo spartiacque, passo Sant'Osvaldo, tra le valli del Piave e del Cellina. Oggi, questi luoghi paiono privi di vita socia-

Passages, structures and infrastructures: possible post-Vajont strategies

by Mickeal Milocco Borlini, Lorenzo Gaio and Giovanni Tubaro

Passage might be exemplified by the infrastructure in a territory, and the presence of communication routes such as roads. In this essay, the areas affected by the tragedy of the Vajont dam and the Cellina valley system are considered emblematic. The road taken into consideration, the SR251, can be viewed as a backbone that tangentially touches the villages along the sides, while recognizing a supra-regional infrastructure with two stations at the ends: Montereale Valcellina and Longarone. The SR251 unfurls through the valleys like a ribbon, and is a "monument to the road" where other infrastructures insinuate themselves into the mountain landscapes. It was not, however, designed with an eye to sustainability but to support industries and energy exploitation. Today, these places are lacking in social life and are undergoing a process of desertification as a result of the post-Vajont dynamics. In the 1960s, there was a sudden exodus towards urban areas where it was easier to find work. The transition from the rural dimension, restricted by the availability of natural resources alone, has shifted towards a dimension in which water and its use in industry have led to the construction of infrastructure for the exploitation of resources, to development plans and, most recently, to the elaboration of possible new sustainability strategies that can overcome resilience and make it possible to experiment with new transformation models.

Nella pagina a fianco, in alto: cartolina di Longarone, vista valle del Piave, 1961; in basso a sinistra: Monte Toc (foto Lorenzo Gaio, 2021); in basso a destra: Borgo di Erto (foto Lorenzo Gaio, 2021).

1 Cfr. dizionario Treccani <https://www.treccani.it/vocabolario/passaggio/>, consultato gennaio 2021.

2 Cfr. Le Corbusier, Progetto per Rio De Janeiro Progetto e Algeri (Plan Obus).

1 - Diga del Vajont (foto Francesca Bassi, 2021).



le e in via di desertificazione a seguito delle dinamiche post-Vajont: negli anni '60, si è infatti assistito ad un repentino abbandono, verso aree urbane dove era più facile trovare lavoro.

Pertanto, il *passaggio* dalla dimensione rurale, condizionata dalla possibilità di avvalersi delle sole risorse naturali, si modifica verso una dimensione in cui l'acqua e il suo utilizzo industriale ha portato alla infrastrutturazione per lo sfruttamento delle risorse, al palese disastro conseguente, ai piani di sviluppo e, solo recentemente, alla maturazione di possibili nuove strategie sostenibilità che superino la resilienza e consentano di sperimentare nuovi modelli di trasformazione.

Attraverso le differenze di declinazione tra natura e infrastrutture nelle valli si può parlare di modelli "nel *passaggio*" (e viceversa) dove vi è necessità di valorizzare gli aspetti caratteristici del luogo e della comunità locale.

Il Vajont come modello dovrebbe essere preso ad esempio per la possibile valorizzazione degli aspetti cardine dell'infrastruttura viaria, dove i singoli insediamenti potrebbero fare comunità per diventare "antifragili" (Blecic I., Cecchini A. 2016); pertanto non vi è spazio per parlare esclusivamente di limiti amministrativi tra comuni, province e regioni.

Contesto territoriale e storico

Approcciarsi, oggi, al territorio del Vajont significa inevitabilmente conoscere i fatti del 9 ottobre 1963 quando, in tarda serata, una parte del Monte Toc frana all'interno del lago e la pressione generata sull'acqua, anziché rompere l'imponente diga in cemento armato costruita per ospitare il bacino artificiale, genera un'onda che la sovrasta, provocando un autentico disastro ambientale.

Interessati dall'evento sono *in primis* gli abitati che costeggiano il lago artificiale e gli altri borghi della valle, la maggior parte dei quali vengono sommersi dall'acqua, ma i danni maggiori si generano oltre la gola del Vajont, dove Longarone e le frazioni limitrofe vengono distrutte dalla forza dell'onda (Loso, 2013). La ricostruzione, quasi immediata, coinvolge un ampio ambito territoriale che si ramifica lungo tre vallate, quella del Piave, quella Vajont e quella del Cellina, definite da caratteri paesaggistici unici dove l'acqua è sempre stata fonte di vita prima che di morte.

Analisi del territorio: tra ricostruzione e nuovi assetti urbani - L'indagine sulla ri-composizione del territorio prende le mosse dall'epicentro del disastro. I centri abitati di Erto e Casso hanno mantenuto la connotazione di borghi

2, 3 e 4 - Nella pagina seguente, dall'alto in basso: Borgo di Casso (foto Francesca Bassi, 2021); vista sul Borgo di Erto da SR251 (foto Francesca Bassi, 2021); Ricostruzione residenze a Longarone (foto Lorenzo Gaio, 2021).

antichi nella parte non interessata dal disastro, ma sono rimasti a lungo abbandonati o sottoutilizzati (Fabietti et al., 2013). Una sconfitta per la comunità che già dalla prima fase di progettazione della Diga è stata obbligata a cedere i propri terreni, a rinunciare a fertili aree di coltivazione e ha dovuto iniziare lo sfollamento per permettere la realizzazione del bacino del Vajont.

A Casso oggi vivono poche persone e gli interventi messi in atto per far rivivere il paese sono pochi, comunque sufficienti a rendere comprensibile il desiderio della popolazione locale di ripartire dal patrimonio autoctono: dalla identità delle comunità.

Erto si è espansa attraverso la realizzazione di un nucleo abitativo posto ad una quota più alta di quello antico e costruito per sostituirlo. L'intervento di progettazione territoriale è stato messo in atto dal gruppo di tecnici coordinati dal professor Giuseppe Samonà (Fabietti et al., 2013, Pujia, 2020), architetto e urbanista italiano che ha operato anche nella ricostruzione di Longarone, nel quartiere "Nuova Erto" a Ponte nelle Alpi e nella realizzazione dell'assetto cittadino del Comune di Vajont, sorto nel 1971 all'interno dell'ambito amministrativo di Maniago, in un'area agricola.

A valle della Diga, sulla sponda destra del fiume Piave, è rinata Longarone grazie a una legge speciale, Legge 4 novembre 1963, n. 1457. La morfologia del costruito appartenente a queste terre ha cambiato aspetto: i palazzi signorili sono stati ricostruiti con edifici a schiera e palazzine condominiali che, a fronte delle notevoli varianti in corso d'opera susseguitesesi in fase di ricostruzione, hanno reso il tessuto urbano articolato e frammentato.

I piani urbanistici di Samonà, generarono anche la costruzione del quartiere "Nuova Erto" nel bellunese e del Comune di Vajont nel pordenonese. La necessità di realizzare urgentemente delle abitazioni in cui spostare la gente sfollata produsse, però, un'omologazione post-emergenza con la massima semplificazione degli insediamenti.

Nuova Erto, oggi, è inglobata totalmente nell'abitato urbano di Ponte nelle Alpi, mentre Vajont è una cittadina a sé stante, priva di ogni identità tipica dei borghi storici: del comune montano che doveva sostituire, infatti, non ha altro che il nome.

Considerazioni sul territorio e sull'infrastruttura a diverse scale

Il territorio del Vajont ha subito un iniziale intervento infrastrutturale durante la Gran-



de Guerra, quando è stata realizzata la prima tratta di collegamento da Longarone a Maniago, oggi modificata e nota come la Valcellina.

5 - Chiesa di Michelucci a Longarone (foto Lorenzo Gaio, 2021).



La SADE (Società Adriatica Di Elettricità) ha proceduto alla trasformazione del paesaggio antropico di queste valli, dapprima con l'utilizzazione e sbarramento del torrente Cellina e, successivamente, del Vajont: nel 1954 è stata terminata la costruzione della diga di Barcis, non lontano dalla pianura friulana. Poi c'è stata la nazionalizzazione con l'ENEL, la sciagura e, solo in anni più recenti, lo sfruttamento irriguo con la realizzazione della chiusa di Ravedis, a valle di Andreis.

Alla ricostruzione di Longarone hanno fatto seguito le realizzazioni di tre aree industriali, significative come riferimento economico per l'intera valle del Piave, che ha così attratto nuova popolazione attraverso la consistente offerta di lavoro, ha permesso la ricostruzione della linea ferroviaria e il potenziamento più significativo è stato rappresentato dalla realizzazione del tratto autostradale Vittorio Veneto-Pian di Vedoia (Ponte nella Alpi), portato a termine nel marzo 1973.

Discussione: lettura dei territori dal 1963 ad oggi - Le infrastrutture hanno cambiato il paesaggio antropico di queste terre, condensando lavoro e nuova popolazione principalmente nei fondi valle del Bellunese e del Pordenonese.

I territori sono stati ripensati in funzione dell'infrastruttura e i *simboli culturali*, affiancati all'imponenza della diga, si scorgono

solo di *passaggio*, perché le strade SS51 e SR251 sono come "nastri" che tagliano i luoghi - con differenze altimetriche - e quasi li evitano, rendendo il percorso un veloce *passaggio* nel paesaggio.

A Fortogna, nei pressi dell'imbocco autostradale bellunese, vi è uno dei simboli del disastro, sorto dove l'onda ha trasportato la maggior parte dei corpi degli abitanti dei Comuni colpiti, il *Cimitero delle Vittime del Vajont*, realizzato dagli architetti Gianni Avon, Francesco Tentori e Marco Zanuso tra il 1966 e il 1972, è monumento nazionale dal 2003. Luogo di culto che perde *memoria* è anche la chiesa di Longarone realizzata dall'architetto Giovanni Michelucci, simbolo controverso dell'architettura moderna perché capace di porre interrogativi ed emozioni contrastanti a seconda di chi la osserva.

Percorrendo la strada che porta alla Diga vi è poi un elemento caratteristico della cultura di queste aree montane che solca il confine tra ambito amministrativo e territoriale: il *Museo degli Zattieri del Piave a Codissago*, spazio dedicato all'importanza dell'acqua e del legname per queste valli, che, provenienti anche dalla forra del Vajont, hanno costituito per secoli l'economia di sussistenza di queste aree montane.

La Galleria di Sant'Antonio consente scorci suggestivi sulla gola e la Diga, parzialmente

visitabile ed essa stessa monumento nazionale; poi, entrando nel territorio friulano, la strada diventa scorrevole evitando quasi tutti i borghi della Valcellina.

Lo spopolamento di queste aree non è diverso da quello di altri contesti alpini³ e fragili (Blecic I., Cecchini A. 2016), ma la massiccia infrastrutturazione delle valli che doveva essere catalizzatrice di popolazione e lavoratori, dopo il disastro, è stata causa di un repentino abbandono dei luoghi, in un primo momento obbligato e successivamente necessario, dove la resilienza dipende dai pochi che hanno conosciuto la tragedia.

L'interesse per i territori del Vajont attrae oggi turisti principalmente per la risonanza culturale offerta da spettacoli teatrali, cinematografici e artistici rievocativi della sciagura, oltre che per la maestosità dell'opera ingegneristica alta 261,60 metri, ma questi luoghi sono alla continua ricerca di uno sviluppo sostenibile, di una nuova identità e di accomunare la memoria del disastro alle peculiarità naturali che definiscono il paesaggio alpino.

La strada, intesa in parte come elemento negativo di attraversamento, da altri punti di vista concede l'opportunità di continui e differenti sguardi sul paesaggio alpino che permettono di osservare e leggere le trasformazioni delle valli⁴.

Connettere il territorio significa anche rivalutare la conformazione infrastrutturale e la strada si prefigge di valorizzarlo come belvedere e possibili soste tra un borgo e l'altro.

La spinta di rinascita e ri-valorizzazione è dettata anche da piccoli elementi puntuali che caratterizzano l'ambito come gli alberghi diffusi (a Casso, Erto, Cellino di Sopra e Barcis), edifici identitari locali ristrutturati che accolgono sia il turista di passaggio che quello interessato a godere qualche giorno delle bellezze naturalistiche delle valli.

Gli interventi di riappropriazione delle terre alte dipendono anche da altri fattori, come la recente realizzazione di una stazione di servizio tra Erto e Casso (altrimenti presenti solo nei fondivalle a Longarone e Barcis).

Le valli del Vajont e del Cellina, così come quella del Piave, godono della magnificenza delle proprie montagne e corsi d'acqua. Importante è la recente istituzione del Parco



Nazionale delle Dolomiti Friulane, non meno affascinante della diga del Vajont, il cui territorio a sud è definito dal nastro infrastrutturale.

L'ambito alpino del Vajont vuole riappropriarsi della propria identità e catturare l'attenzione della popolazione e del turista anche attraverso l'arte, la cultura del disastro e tramite ciò che offre la natura. Sono infatti stati realizzati nuovi centri culturali a Casso e Erto che accomunano territorio e disastro, valorizzando il contesto nella sua interezza. Non è da trascurare nemmeno la necessità di servizi di prossimità che consentano di godere di standard minimi quali acquistare generi alimentari e altri servizi per la persona (commercio ambulante, servizi a rotazione, farmacie con recapito).

L'infrastrutturazione di queste terre ha portato più disastri che benefici, pertanto sarebbe giusto ribaltare la tendenza.

6 - Galleria di S. Antonio nei pressi della diga del Vajont (foto Francesca Bassi, 2021).

3 Cfr. *Snai FVG*, 2015, <https://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVG/economia-imprese/montagna/FOGLIA14/>, consultato gennaio 2021.

4 Si consiglia la visione del sito Architetti Arco Alpino, AAA, <http://architettiarcoalpino.it>, consultato febbraio 2021.

Passaggi: Cultura, identità e paesaggio

Il *passaggio* tra le realtà alpine esistenti risulta la chiave d'accesso alla comprensione del territorio.

Memoria, cultura e identità non possono essere considerate come entità separate e statiche (Lenzini 2017; Coppola Pignatelli 1997), ma in continua evoluzione e accrescimento e quindi parti integranti del paesaggio/passaggio. In questo testo si considera l'unicità identitaria di un luogo e delle persone che lo abitano come punto definito all'interno di un insieme di moltitudini che hanno dignità di essere riconosciute e valorizzate.

La strada, quasi come un "nastro", definisce un percorso che tocca tangenzialmente tutti i borghi. L'aspetto critico è che la strada non è un percorso preferenziale in quanto, per motivazioni commerciali e di trasporto, è preferita la SS51 e l'A27 con uscita diretta sulla zona industriale di Longarone, servita anche da una strada ferrata, elemento non presente nelle valli friulane considerate (tranne Maniago).

L'altro aspetto critico è che la strada in questione, non attraversando i paesi, ma accostandoli, ne decreta la loro mancata fruizione; questo aspetto potrebbe essere facilmente superabile attraverso la disseminazione di servizi minimi per gli automobilisti e i turisti, sul percorso in discussione, o attraverso segnaletiche di orientamento. Pertanto il paesaggio è di (rapido) *passaggio* e ciò non permette la sua fruizione "lenta".

Come anticipato, la rilocalizzazione degli agglomerati urbani post disastro è avvenuto repentinamente, omologando e dislocando alcuni borghi (Nuova Erto e Vajont - par. 1.2). Questo tipo di azione pianificatoria può essere considerato come *dislocazione*, che avviene in situazione non emergenziali come trasferimento da un luogo all'altro per raggiungere una migliore qualità della vita (servizi) ed è tendenzialmente un processo lento; quando esso si presenta in situazioni post-disastro, può portare con sé diverse criticità: le più evidenti sono sicuramente - come nel caso della nuova Vajont - la desertificazione e l'allontanamento dall'identità culturale alpina che caratterizzava gli insediamenti originari.

Goetz (2018) ricorda che i principi della dislocazione si manifestano sui margini territoriali, come un intervallo tra gli stessi.

Sfortunatamente dislocazioni come quella di Vajont portano alla luce le disgiunzioni

del paesaggio, sia esso culturale che territoriale, staccandosi completamente dalle dinamiche socio-urbane primigenie e trasformandone il linguaggio (*shock*); sono mosse giustificate da urgenze insediative che travalicano i complessi equilibri insediativi dei borghi storici. Pertanto, se dovesse risultare nuovamente necessario procedere, nel futuro, con ulteriori *dislocazioni*, sarebbe opportuno che il pianificatore-progettista tenesse in considerazione il territorio come un *uniu-cum* e intervenisse con strategie che non spostino solamente un agglomerato urbano da un punto all'altro per motivi di pubblico interesse, ma che rimettano in connessione il "nuovo" borgo con quello vecchio.

Strategie sistemiche sono essenziali per permettere ad un territorio specifico - in questo caso alpino - di non dimenticare le proprie origini e di ricollegarsi con il paesaggio.

Le nuove localizzazioni sono paesi che hanno cambiato la loro origine geografica ma mantengono quella culturale (cfr. nomadismo); in localizzazioni a breve distanza questo è più comune, mentre in quelle a "lungo raggio" si rischia, generazione dopo generazione, di perdere l'identità originaria (la contaminazione con nuove identità è un processo virtuoso).

È possibile, grazie alla riqualificazione dell'asse infrastrutturale di comunicazione (SR251) e al riconoscimento delle differenze delle nuove strutture urbane, integrare i percorsi con i servizi necessari, rallentando la desertificazione dei territori fragili (Blecic I., Cecchini A. 2016). Creare nuove "situazioni" e legare i *nuovi luoghi* porterebbe alla definizione di innovative relazioni tra componenti tra di loro connesse (a rete, a maglia e/o a satellite), che mantengano le specificità di ognuno, ma condividano la loro cultura e identità in continua evoluzione (Coppola Pignatelli 1997).

Conclusioni: scenari alternativi

Tra le possibili soluzioni si possono considerare tutte quelle pratiche che mettono in testa le esigenze della popolazione e la loro storia.

Declinando nuovamente la parola *passaggio* attraverso l'esemplificazione della strada, si evince che quest'ultima "avvicina alle vette" e pertanto, oggi, diventa un asse di supporto al Parco delle Dolomiti Friulane; quest'ultimo è un'entità riconosciuta e la diga del Vajont ne è uno dei punti cardine, un *landmark*, antropizzato, nel paesaggio montano; così la strada ricongiunge il "passante", semplice viaggiatore o abitante, alla natura definita

dagli ambiti territoriali amministrativi e ne declina gli itinerari nel paesaggio alpino.

Considerando l'*Agenda 2030* (2016), per le aree prese in considerazione, a livello sperimentale, si dovrebbe ripensare il paesaggio in termini sostenibili, accessibili e di resilienza attraverso metodologie di riconnessione (insiemi e sottoinsiemi tra i borghi), rurali, e viabilistiche di supporto anche al ciclismo e al suo trasporto dove le infrastrutture per la *viabilità lenta* si sovrappongano o si affianchino a quella veloce, dando maggior valore all'asse già presente e ri-polarizzando i borghi presenti sul percorso⁵; considerando tempi molto lunghi (opposti ai tempi brevi del disastro), si possono usare le risorse già presenti per attivare trasformazioni guidate a diverse scale e con diversi fini, tra loro coerenti.

Pertanto recuperare i paradigmi dell'abitare antico e la cultura insita tra le pieghe identitarie di questi luoghi definiti è certamente un punto di partenza verso una sperimentazione più ampia, che parte dalla storia e ricollega sistematicamente tutte le caratteristiche presenti, mettendo a sistema i caratteri topografici, naturali, sociali, culturali e di infrastrutturazione, in modo sostenibile. Questo significa che operare nella valle del disastro Vajont richiede un'elevata attenzione a tutte le sfumature e a tutti gli elementi già presenti dove, per raggiungere obiettivi di ripopolamento, sono necessari tempi molto lunghi.

Si dovrebbe passare da una forza centrifuga (cfr. post Vajont) ad una centripeta, riattivando l'interesse "di vita" in queste zone in modo da consentire la presenza di giovani generazioni o possibili trasferimenti di nuovi abitanti di rientro, ma non solo, non più solo una via di "passaggio". La strada, che è un elemento critico, può diventare l'elemento positivo, che può attivare l'inversione di tendenza riconosciuta in tutte le aree marginali (cfr. Snai 2018, FVG).

Il nastro stradale non può operare da solo e non può avere tutta la "responsabilità" di riattivazione dei borghi ad esso limitrofi; infatti bisogna considerare l'inclusività degli insediamenti declinando i principi già attivati nei tessuti urbani più grandi verso frammenti territoriali marginali, da ricucire e ritessere verso un *unicum* culturale e insediativo più ampio.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile (2016), <https://unric.org/it/agenda-2030/>, ONU.

Blecic I., Cecchini A. (2016) *Verso una pianificazione antifragile: Come pensare al futuro senza prevederlo*, Kindle Edition, Franco Angeli, Milano.

Chinellato F., Petriccione L. (2019), *Vie d'acqua e ambiente costruito. Le prime centrali idroelettriche in Friuli Venezia Giulia*, Forum Edizioni, Udine.

Coppola Pignatelli P. (1997), *L'identità come processo: cultura spaziale e progetto di architettura*, Officina, Roma.

Goetz B. (2018), *La dislocation : Architecture et philosophie*, Verdier, Paris.

Evangelisti F., Orlandi P., Piccinini M. (a cura di) (2011), *Disegnare la città. Urbanistica e architettura in Italia nel Novecento: appunti da un ciclo di conferenze*, SATE industria grafica, Ferrara.

Fabietti V., Giannino C., Sepe M. (a cura di) (2013), *La ricostruzione dopo una catastrofe: da spazio in attesa a spazio pubblico*, INU edizioni.

Ligi G. (2009), *Antropologia dei disastri*, Laterza, Roma-Bari.

Legge 4 novembre 1963, n. 1457, *Provvidenze a favore delle zone devastate dalla catastrofe del Vajont del 9 ottobre 1963.*, <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/1963/11/09/063U1457/sg>, consultato febbraio 2021.

Lenzini F. (2017), *Riti Urbani. Spazi di rappresentazione sociale*, Quodlibet, Macerata.

Losso A. (a cura di) (2013), "Vajont 50° Anniversary", <http://www.vajont.net>, consultato febbraio 2021.

Ionico M. (a cura di) (2019) "Organizzare la mobilità e i servizi di trasporto nelle aree interne e di montagna", in *TP Trasporti Pubblici*, STR PRESS Srl, Pomezia, marzo/aprile.

Pujia L. (a cura di) (2020), *Rileggere Samonà*, Edizioni Roma TrE-Press, Roma.

Winterle A. et. al. (2018), *Alpi Architettura e Paesaggio, Riflessioni sulla trasformazione del paesaggio*, <http://architettiarcoalpino.it/alpi-architettura-paesaggio>, consultato gennaio 2021.

Winterle A. (2020), "Leggere le Alpi", *Turris Babel*, Rivista della Fondazione Architettura Alto Adige, n. 118, Bolzano.

5 Confronta con F.U.C., *Turismo FVG*, <https://www.turismofvg.it/bici-treno-f-u-c>, consultato gennaio 2021.