

IL NUOVO CENTRO DI LONGARONE



La ricrescita del centro di Longarone, dopo i fatti tragici del Vajont, seguì nelle sue linee principali quanto fu previsto dal piano Samonà. Il tessuto su cui si è sviluppato l'abitato è ancora ben leggibile, specie in alcuni punti dove le scelte furono più forzate ed evidenti. La ricostruzione fu inizialmente progettata proponendo degli ordini alle vie di comunicazione interna. Dalla statale in basso, salendo lungo la costa che parte dal Piave, si ritrovano tuttora tre ordini gerarchici ben determinati. Il primo, a grande scorrimento, è la statale che collega la vallata bellunese con il Cadore. Il secondo è costituito da una strada urbana, affiancata da grandi tratti pedonali, e serve tutto il centro del paese, collegando la statale dello zoldano con la parte antica, unica superstite, del vecchio centro. Il terzo ordine costituisce un ulteriore terrazzamento

Ing. Gianluca Vigne

LA RIQUALIFICAZIONE
DEL CENTRO URBANO
DOPO LA
RICOSTRUZIONE
SEGUITA AL DISASTRO
DEL VAJONT DEL 1963



THE NEW CENTRE OF LONGARONE

REQUALIFICATION OF THE CITY CENTRE
AFTER THE RECONSTRUCTION IN THE
WAKE OF THE VAJONT DISASTER OF 1963

The reconstruction of the centre of Longarone after the tragedy of the Vajont dam was essentially based on the criteria set out in the Samonà plan.

From the state road at the bottom, moving up along the slope that starts at the Piave River, we can still discern three clear-cut hierarchical levels.

The first consists of the state road, a thoroughfare linking the Belluno valley to the Cadore. The second level consists of an urban road, flanked by wide pedestrian sectors, that serves the entire centre of Longarone by connecting the Zoldana state road to the ancient part of Longarone, i.e., the only surviving portion of the old city centre. The third level, running along terraces in the mountain side, reaches the new buildings, which form a long row extending all the way to the murazzi, built on the basis of the original town plan.

The city centre, in fact, consists of hemmed-in spaces, save for Piazza Umberto I, a square with a side overlooking the valley that is delimited only by a church and the green surrounding it.

The aim of this project, in fact, was to restore unity to the centre, by enhancing the value and recovering the potential and the characteristic traits of some of its constituent elements. Another element that had decisive repercussions on the utilisation of the area was the lighting system, which was poor as well as hazardous because of the contextual flows of people walking and vehicles. This discouraged people from using the city centre after dark.

The themes addressed by this project included the creation of a pedestrian zone in the centre, the commercial use and rehabili-

1. LA PIAZZA DEL MUNICIPIO.
2. E 4. LA PIAZZA CENTRALE.
3. SCORCIO SULLA CHIESA, PROGETTATA DALL'ARCH. MICHELUCCI.

1. THE TOWN HALL SQUARE.
2, 4. THE CENTRAL SQUARE.
3. VIEW OF THE CHURCH, DESIGNED BY ARCH. MICHELUCCI.





5. PENSILINA PER LA SOSTA AUTOBUS.
5. BUS TERMINAL SHELTER.

verso monte e serve le nuove edificazioni, che creano una lunga schiera che si estende fin sotto i "murazzi", realizzati sulla base del progetto urbanistico originario. Questi tre ordini, estremamente lineari e disposti parallelamente l'uno rispetto all'altro, dividono il centro in grandi fasce longitudinali collegate fra loro attraverso varie scale.

Il centro è costituito da spazi racchiusi, a meno della piazza Umberto I che verso valle è delimitata solo dalla chiesa e dall'area verde circostante. Questo è l'unico spazio su cui si è potuto intervenire drasticamente, essendo gli altri fortemente dominati dalle pareti verticali dei palazzi. Questo progetto si è infatti posto l'obiettivo di ridare unità al centro, valorizzandolo e recuperando le potenzialità e gli elementi caratteristici di alcuni spazi che lo

compongono. Un altro forte condizionamento d'uso è l'illuminazione che, oltre ad essere gravemente insufficiente e pericolosa per il contestuale transito di pedoni ed autoveicoli, disincentivava fortemente la fruizione del centro nelle ore serali.

I punti oggetto di valorizzazione sono sostanzialmente rappresentati dai tre corpi scala concepiti dal piano Samonà e dalla zona antistante la sede Municipale, oltre alla stazione degli autobus e alla piazza centrale in riferimento alla Chiesa monumentale progettata dall'Arch. Michelucci. Materiali e luce sono alla base del nuovo centro di Longarone; le soluzioni spaziali e funzionali proposte sono volte a favorire la vita della cittadina anche nelle ore serali, creando percorsi e angoli di sosta confortevoli e piacevoli.

tation of the central area of the city, the restoration of the characteristic elements of Longarone, i.e., those elements that had characterised its recent history and linked it with its dramatic past. It was felt that we should start from such elements in redesigning the central area. In drawing up the project, in fact, it was deemed essential to take into account a number of salient elements of the landscape, including: the dry stone walls of the "murazzi", the monumental stairways connecting the high road to the central road, the church designed by architect Michelucci and the vistas on the valley.

The requalification of the road was meant to remedy the existing conditions of fragmentation and the lack of a strong unitary characterisation, in order to achieve a better perception of the road and smoother traffic flows. In order to prevent a further physical and functional "marginalisation" of a number of distinctive elements situated along the city road, it was decided to underscore them and inte-

grate them, also in relation to their distribution functions in the urban context. The points deemed worthy of this intervention basically consisted of the three flights of stairs provided for by the Samonà plan and the zone in front of the city hall, in addition to the bus station and the central square with reference to the monumental church by Michelucci.

Materials and lights are at the core of the redesigned city centre of Longarone; the spatial and functional solutions proposed are intended to foster the life of the city, also at night time, by creating routes and dwelling points that are comfortable and agreeable.

SELECTION OF THE MATERIALS

The goals pursued in selecting the materials for the new flooring of via Roma was the adoption of simplified criteria in terms of both types and utilisation modalities. Two stone qualities were selected, porphyry and a local rock. The colour green was used as a composition motif in the design of the road areas



6

6. L'ILLUMINAZIONE A PAVIMENTO CON LED RGB.
7. L'ENTRATA NEL CUORE COMMERCIALE MEDIANTE UNA CARREGGIATA A SENSO UNICO.

6. THE RGB LED LIGHTING BUILT-IN THE FLOOR.
7. THE ONE WAY ROAD LEADING TO THE COMMERCIAL HUB OF THE CITY.



7

RICERCA DEI MATERIALI Per la nuova pavimentazione di via Roma è stata impostata una ricerca sui materiali che sono stati limitati cercando di ottenere una semplificazione sia nella loro scelta che sul modo di utilizzarli: si è ricorso a due materiali lapidei, il porfido e la pietra locale, ed è stato utilizzato il verde come supporto compositivo del disegno delle aree della strada e come occasione di recupero del paesaggio montano circostante. Nel progetto sono state poi esplorate le diverse modalità di utilizzazione e di percezio-

ne della pavimentazione, ad esempio nel passaggio da un materiale all'altro transitando dalla piazza in pietra levigata e sabbata alla pavimentazione più accidentata, realizzata con cubetti di porfido. L'idea generale è stata di disincentivare la circolazione automobilistica nell'area centrale e le piste automobilistiche sono state realizzate in modo da non essere dominanti rispetto alle altre. La pavimentazione in porfido è stata utilizzata anche per le rampe di accesso ai parcheggi privati dietro le abitazioni che possono essere utilizzate come piazzole di sosta

per i servizi alle abitazioni e ai negozi. Queste corsie interrompono il marciapiede e la piazza secondo le necessità.

PEDONALIZZAZIONE DEL CENTRO E ALLARGAMENTO DELLE AREE PEDONALI La manovra principale adottata è stata naturalmente l'allargamento della sede pedonale, realizzando un percorso che viene percepito come unitario attraverso la scelta di un opportuno trattamento della pavimentazione: l'obiettivo è stato il rovesciamento della situazione

di preminenza gerarchica dei percorsi automobilistici rispetto a quelli pedonali. Il principio a cui ci si è ispirati in tutto il progetto è stato infatti quello di dare ordine alla zona centrale di Longarone, trovando una cifra anche linguistica che consentisse una semplificazione delle strade del centro, eliminando la disordinata distribuzione degli arredi e della segnaletica che indeboliva la percezione unitaria della strada e degli elementi che architettonicamente la contornano - quali le scale, la chiesa di Michelucci - e che soprattutto impediva la percezione unitaria verso la valle. Tale impostazione è stata ulteriormente sviluppata nell'area pedonale compresa tra la scala centrale e la chiesa di Michelucci, individuando una corsia realizzata sempre in pietra ma differenziata da una rigatu-



8A



8B



8C

8A-C. SEDUTE INTEGRATE NELLA PAVIMENTAZIONE IN LEGNO DELLA PIAZZA UMBERTO I.
8A-C. SEATING UNITS INTEGRATED INTO THE WOOD PAVING OF PIAZZA UMBERTO I.

and as a means for the enhancement of the mountain landscape surrounding Longarone. Then, different ways of using and perceiving the floor were explored, e.g., in the transition from one material to another: from the square in sanded, polished stone to the more irregular surface made of porphyry cubes. The overall idea was to discourage vehicle traffic in the central area and hence car lanes were designed so as not to be dominant over the others. The use of this material confirms the choice of having the entire centre - including the routes open to vehicle traffic - be suitable for use by people on foot. It is felt, in fact, that the two measures taken together - reducing the width of the vehicle route and the shift to new materials might affect the ways the city centre is used by motorists and also serve as a deterrent, to limit vehicle speed.

ACCESS TO PRIVATE PARKING FACILITIES AND EXISTING GARAGES, CONNECTING ROADS AND SERVICE AREAS Porphyry stone was also used to pave the ramps giving access to private car parks behind the homes, which can be used as stopping areas for services to the homes and shops. These lanes cut across the sidewalks and the square according to need.

CAR-FREE CENTRE AND MORE PEDESTRIAN AREAS The main measure adopted, needless to say,

was to enlarge the pedestrian areas, thereby providing a route that can be perceived as unitary thanks to the selection of an ad hoc treatment for the paving, and whose layout, running parallel to the two - high and low - roads, is crossed by the vehicle lanes; the idea was to reverse the situation of hierarchical pre-eminence of the vehicle routes over pedestrian routes. The idea underlying the entire project, in fact, was to reorganise the central zone of Longarone by finding a common "language" that would result in a simplification of the central road, doing away with the disorderly distribution of the fur-

nishings and signage that weakened the unitary perception of the road and the elements characterising it from the architectural standpoint - such as the stairways, the church by Michelucci - and that, above all, hindered a unitary perception on the valley side. This approach was further developed in the pedestrian area delimited by the central stairway and the church by Michelucci, by identifying a lane, also paved with stone but marked by homogenous corrugations that make it antislip, that constitutes the inner band of the new square. This paving, together with the mineral band adjacent to the homes and stores and a vegetal band on the valley side, constitutes the new great square, which contrasts with and corrects the outline of the buildings, full of recesses and blind corners, as characterised via Roma to this day.



ra omogenea in modo da renderla antiscivolo con cui si è realizzata la fascia interna della nuova piazza.

Questa pavimentazione assieme alle due fasce, quella minerale, a ridosso delle abitazioni e dei negozi, e quella vegetale, verso la valle, costituisce la nuova grande piazza che si contrappone e corregge il disegno delle case, pieno di rientranze e angoli cechi, che fino ad oggi ha caratterizzato l'andamento di via Roma.

I MATERIALI LAPIDEI Il disegno della nuova pavimentazione si fonda su semplici regole che definiscono le modalità di posa della pietra utilizzata e vengono ripetute per tutte le situazioni, a partire dalla soglia delle case e dei negozi fino alla corsia carrabile, al fine di dare un ordine alla trama disordinata degli edifici. La normativa che abbiamo introdotta nella realizzazione di questo progetto ha previsto per le aree pedonali un manto di copertura lapideo, trattato superficialmente mediante fiammatura e rigatura, che consente l'eliminazione del pericolo di scivolare e aumenta la sensazione di comfort per il pedone. Le pietre sono state disposte con un disegno che si ripete lungo la strada adattandosi alle diverse situazioni morfologiche.

AREE VERDI Il verde, integrato a tutti gli altri elementi di progetto, riveste ora una parte importante e nuova.

Non si sono più utilizzati alberi posti lungo la via, che non avrebbero consentito una limpida e unitaria percezione del nuovo assetto urbanistico, oltre a dare un tono più angusto ai sottostanti percorsi. È stato inserito, invece,



9A-D. L'ILLUMINAZIONE DELLE TRE GRANDI SCALE DI COLLEGAMENTO CON LA PARTE ALTA DI LONGARONE.
10 E 11. LA NUOVA PIAZZA, LUOGO D'INCONTRO E DI VITA.

9A-D. THE LIGHTING OF THE THREE BIG STAIRS LINKING TO THE UPPER CITY OF LONGARONE.
10, 11. THE NEW SQUARE, A MEETING AND LIVING PLACE.

THE STONE PAVING The design of the new paving is based on simple rules on the installation modalities of the stone, which are repeated in all situations, from the home and store thresholds to the lanes for vehicle traffic, in order to give homogeneity to the disorderly appearance of the buildings. As paving materials of the pedestrian areas the rules introduced with this project specified stones, flame-treated and corrugated to make the surface antislip and improve the de-

gree of comfort of people walking. The stones were arranged in a pattern that is repeated along the road, adapting it to the different morphological situations.

GREEN AREAS Green areas, integrated with all the other project elements, now play a new role. Trees lining the road are not used any longer, as their presence would have hindered a clear and unitary perception of the new city landscape, and would have made the routes look rather narrower. A new green space has been added to the central zone, new in shape and tones, though local plants are used to ensure good adaptation and consistency with the surrounding environment.

uno spazio verde nella zona centrale, concepito con toni e forme nuove, pur utilizzando essenze autoctone che assicurano un buon adattamento e coerenza con l'ambiente circostante.

ARREDO Sono state ipotizzate diverse zone dove sostare e sedere protetti dal traffico in posizioni dalle quali avere una visuale sul paesaggio e sulla valle. Esse sono situate nei "corridoi" pedonali e nella piazza Umberto I, che sarà formata da piccoli volumi emergenti naturalmente dal terreno e trattati con materiali naturali quali il legno e la trachite. Queste zone sono attrezzate con panchine disegnate appositamente, con uno schienale in acciaio e sedute in legno.

ILLUMINAZIONE PUBBLICA È stata realizzata un'illuminazione integrata attraverso dei corpi illuminanti posti in testa a dei pali di altezza variabile e a dei proiettori asimmetrici per l'illuminazione

del piano di calpestio. La scelta di illuminazione consente la visibilità della scala e della linea della montagna al di sopra creando un volume di luce ben definito che segnala alcuni dei punti più significativi di raccordo tra le varie parti del centro di Longarone. Questo principio è utilizzato anche nella realizzazione dell'area di attesa dei mezzi pubblici, posta nello snodo viario tra il rientro della strada a senso unico e la nuova piazza di fronte alla chiesa di Michelucci. In questa zona è stata realizzata la fermata delle autocorriere che, nel punto in cui confluiscono i due sensi unici, consente la sosta contemporanea di tre mezzi. Nella copertura della pensilina di attesa sono integrati i sistemi di illuminazione, un sistema che dà forma e vita all'ambiente, che può guidare, orientare e creare delle scenografie. Per l'illuminazione di aiuole, panchine, gradini sono stati previsti degli apparecchi a bassa altezza incassati nei volumi emergenti.



CREDITI

- Progetto di: ATI – Areatecnica Vigne Associati, ing. Gianluca Vigne (capogruppo); arch. Ugo Camerino; Enco S.r.l.; ing. Pier Paolo De Valerio
- Committente: Comune di Longarone (BL)
- Periodo realizzazione opera: 2003-2006

12. IL CORSELLO CENTRALE.
13A-I. PIETRA, PORFIDO, LEGNO: I MATERIALI UTILIZZATI NEL NUOVO CENTRO DI LONGARONE.
12. THE SMALL "MAIN STREET".
13A-I. STONE, PORFIDO, WOOD: THESE ARE THE MATERIALS USED FOR THE NEW LONGARONE CENTRE.

FURNISHINGS Different zones where to stop and sit shielded from the traffic have been provided for, in positions affording a fine vista of the landscape and the valley. They are situated in the pedestrian "aisles" and in Piazza Umberto I, a square that will be formed of small volumes naturally emerging from the ground and treated with natural materials such as wood and sandstone. These zones are equipped with specially designed benches, with a steel back and wooden seat.

PUBLIC LIGHTING The lighting project for the city takes into account special needs and regulatory requirements, as well as a number of specific aspects, such as efficiency, i.e., adequacy of the results obtained in relation to the objectives; road traffic safety; the control of the luminous flux not used for functional lighting; compatibility with the architectural and environmental setting; compatibility with the urban furnishings (green areas, signs, etc.).

An integrated lighting system was obtained by placing lighting fixtures at the top of variable-height light poles and using asymmetrical projectors for the illumination of the walking surface.

This choice ensures the visibility of the stairs and the mountain outline above, by creating a clearly defined light volume, which underscores some of the most significant points of connection between the various parts of the centre of Longarone.

The same principle was followed in the creation of the public transport vehicle waiting area, situated at the road crossing between the end of the one-way street and the new square in front of the Michelucci church. This zone also houses the stops of the intercity buses; at the point where the two one-way streets come together it is large enough to accommodate three vehicles simultaneously.

The lights are integrated into the roofing of the bus shelter, according to a system that gives shape and life to the environment, that can help people find their bearings and can create scenographies. The lighting of flowerbeds, benches and steps consists of lighting fixtures set flush in the emerging volumes.



13A



13B



13C



13I



13H



13G



13F



13E



13D