

Preg.ma
SOPRINTENDENTE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI
E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI PADOVA,
TREVISO E BELLUNO
Dott.ssa Mazza Marta
Palazzo Folco
Via Aquileia 7
35139 PADOVA
sabap-ve-met@pec.cultura.gov.it

Preg.ma Dott.ssa Mazza,

nei prossimi giorni Lei si troverà ad esprimere il proprio parere, determinante, sull'intervento di edificazione, proposto in project-financing nell'area della stazione di Cortina d'Ampezzo, affrontando finalmente il tema della compatibilità di quell'intero progetto di "riqualificazione", con il complesso di stazione, tutelato ai sensi dell'art.10, co. 1 e dell'art.12, co. 1 e 2 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, con D.D.R. del 25.03.2013.

Infatti, se ad oggi i pareri emessi dal suo Ufficio si sono limitati a considerare gli interventi inerenti la realizzazione dei sotterranei, che più di tanto non hanno interferito e compromesso l'impianto di superficie, le viste e il sistema di edifici dell'attuale stazione, ora invece il tema della compatibilità del progetto si pone, perché si tratta di valutare come i previsti 6 nuovi edifici si inseriscono in quest'area che, occorre precisarlo, non è solo una stazione, non è solo un'area di piazzale di stazione, ma è un unicum che rappresenta il primo intervento nel sistema urbano di Cortina, realizzato dallo Stato italiano dopo l'annessione della cittadina a seguito della Grande Guerra. Un intervento di modernizzazione e di comoda accessibilità intenzionalmente proiettato ad avviare il successivo grande rilancio turistico di Cortina della prima metà del '900.

Come lei e i suoi uffici avrete colto, l'area interessata dal progetto di "riqualificazione" non è, quindi, una banale stazione, ma una vera e propria cittadella ferroviaria, pianificata con coerenza unitariamente negli anni 20 e conservatasi sostanzialmente integra e libera fino ad oggi. Non è una stazione qualsiasi: è la capitale dell'intera linea. Il Genio Ferroviario che già nel 1919, con il suo intervento, cominciò a costruire l'intero sistema della Ferrovia delle Dolomiti, scelse non a caso di realizzare "la capitale" e di concentrare tutti i servizi di questa nuova linea nel suo punto baricentrico a Cortina, malgrado avesse la possibilità di localizzarla sia a Calalzo, sia a Dobbiaco in modo integrato con la rete ferroviaria ordinaria italiana e ex austriaca (acquisita nel 1918). Si realizzò, così, totalmente ex-novo una cittadella ferroviaria che inglobava in sé non solo il nodo di accesso e di servizi ai passeggeri e alle merci, ma anche il sistema di governo della linea, la sua gestione e manutenzione, gli uffici amministrativi, le officine, i depositi locomotori, la centrale elettrica, gli alloggi per il personale.

Un complesso unico, in particolare perché cittadella ferroviaria di montagna come forse non ce ne sono altre in Italia e neppure in Europa così integrali, pensata e pianificata in modo coerente e unitariamente conservata pressoché per intero.

E non fu solo un intervento ferroviario per quanto relevantissimo e pregiato, ma anche un intervento urbanistico strategico, perché si pose a definire il margine nord-est di quello che sarebbe stato il completamento del centro storico e ora area centrale di Cortina. Non a caso il fabbricato viaggiatori è l'unico posto necessariamente tra la linea ferroviaria e il centro, mentre tutti gli altri edifici di questa cittadella furono collocati sull'opposto lato, a nord-est del fascio dei binari e comunque anch'essi rivolti verso valle e il centro storico, quasi a quinta scenografica di chiusura e delimitazione dell'intero centro urbano, aperti verso (e visibili da) questo, al piede del retrostante versante che da lì riprende più acclive. Quindi l'intero fascio di stazione (binari, treni e, movimento ferroviario, e non solo il fabbricato viaggiatori) rimaneva aperto verso la città, al contempo concludendone l'ambito della già allora auspicata espansione continua (e ora divenuto centro urbano denso).

Tutta la città e il centro storico potevano quindi apprezzare l'intero sistema del nodo ferroviario, non a caso, già alla fine degli anni 20 elettrificato, elemento celebrato di notevolissima e integrale modernizzazione, in anticipo rispetto a molti altri interventi sull'intera rete ferroviaria. E quindi Cortina poteva esibire negli anni 20 un complesso sistema ferroviario non solo di nuova competitiva accessibilità, ma addirittura modernissimo nella sua tecnologia di elettrificazione totale.

Come vi sarà certo noto e chiaro, questa valenza urbanistica tuttora è percepibile, perché l'intero piazzale è conservato integro e tuttora integrato senza alcun ostacolo sia verso il centro città che nella continuità della linea ferroviaria da nord ovest (dir. Dobbiaco) a sud est (dir. Calalzo), tuttora percepibile e percorribile sia nella direzione da e verso Dobbiaco, sia nella direzione verso e da Calalzo, a piedi e dalla pista ciclabile.

Quest'area tuttora libera, soprattutto nel suo lato verso la città, è evidentemente pregiatissima anche per la sua estensione: si tratta infatti dell'unica e ultima possibilità di una grande piazza nel centro storico di Cortina, con la quale il sito riprenderebbe un ruolo urbanistico di massima scala, di centralità ad elevata attrazione a valere per l'intero centro storico e urbano, ruolo urbanistico già perseguito consapevolmente negli anni 20, quando tale cittadella venne localizzata in questo sito intendendo costituirlo come magnete attrattivo delle altre nuove funzioni e attrezzature urbane a espansione del centro.

Queste diverse valenze hanno ispirato il dettato del vincolo storico con il quale secondo Codice, nel 2013, si è posta sull'intera area una tutela che, non a caso, chiede la conservazione non solo di ciascuno dei singoli edifici ma dell'intero complesso esplicitamente comprendendovi le relative aree di pertinenza non edificate e quindi della sua unitaria leggibilità, cioè leggibilità di tutti gli edifici intesi non solo individualmente e separatamente ma ciascuno in rapporto agli altri attraverso appunto queste aree dell'originario fascio di binari ferroviari che li collegavano tra loro e con l'intera linea.

Le aree libere, che ora viene proposto di edificare, erano infatti quelle occupate dal fascio dei binari che oltre che alla linea metteva in relazione diretta, fisica e funzionale, i diversi edifici ferroviari. Non solo il fabbricato viaggiatori, non solo l'edificio del traffico merci, ma anche i depositi locomotori, le officine ferroviarie, gli accessi agli uffici e agli alloggiamenti del personale e alla centrale elettrica, erano tutte integrate ai binari. Il disegno del fascio ferroviario che in quegli spazi ora liberi è stato ritrovato (conservato sotto il pavimento del piazzale degli autobus realizzato negli anni sessanta una volta cessato il servizio ferroviario) se riprodotto con qualche evidenza percepibile può esplicitare e spiegare infatti quella relazione fisica e funzionale tra i diversi edifici, permettendone la comprensione come cittadella unitaria, e la leggibilità della sua apertura verso la città e quindi anche il suo originario senso urbanistico.

Invece, come vi è di certo chiaro, il progetto di "riqualificazione" in esame verrebbe a costipare queste aree, stringendo in modo occlusivo l'intero fuso dell'asse nord-ovest / sud-est, occludendo la visuale e la continuità della percorribilità del tracciato della linea nella direzione verso Dobbiaco e costruendo una barriera visiva totale sul fianco sud-est verso il centro città, sia a destra che a sinistra del fabbricato viaggiatori, lati che sono sempre stati liberi. Così quello che era ed ancora è un sistema aperto verso la città verrebbe di fatto chiuso e ridotto a un cortile interno, perdendo la possibilità di una grande e qualificata nuova piazza aperta e al servizio dell'intero centro urbano, per ottenere invece un corridoio sostanzialmente di servizio ai singoli edifici che vengono a costituire due fronti pressoché continui, chiusi alla città, in relazione esclusivamente al loro interno, negando così di fatto il disegno e la valenza urbanistica originaria.

Questa costipazione delle aree finora libere verrebbe sostanzialmente a denegare e a compromettere anche alla lettera gli obblighi di tutela del sito e del complesso, dato che non mantenendo le visuali libere tra i singoli edifici e di questi e dell'area del fascio dei binari da e verso la città, verrebbe a perdersi quel contenuto sostanziale del vincolo.

Le relazioni tecniche già consegnate^{*} hanno addirittura misurato quantitativamente le conseguenze di compromissione delle visuali che verrebbero occluse dai nuovi edifici (visuali sia reciproche tra i diversi edifici storici che di essi e del tracciato della linea da e verso l'intorno urbano).

Per di più i nuovi edifici verrebbero a umiliare gli edifici storici, perché diventerebbero prevalenti e incombenti, sia come quantità di volumetria, sia come elevazione. Di fatto gli edifici storici, pur conservati nella loro singolarità, verrebbero umiliati dalla prevalenza e dalla dominanza delle nuove edificazioni; quindi neanche da questo punto di vista vi sarebbe rispetto e ottemperanza del vincolo, che chiede appunto valorizzazione e rispetto degli edifici storici, del loro senso, delle loro composizioni, delle loro proporzioni, delle loro visuali d'insieme e non di essere umiliati, sovrastati, da nuovi edifici che per di più costruirebbero un sistema totalmente avulso dal centro storico. L'umiliazione massima è quella che vedrebbe l'edificio del fabbricato viaggiatori, quello più monumentale e celebrativo della relazione tra ferrovia e città, ridotto ad essere il centro di una rotatoria di traffico immediatamente addosso, di uscita e in entrata dei veicoli del traffico privato e degli autobus, da e verso via Marconi, umiliandolo anche rispetto alla sua specifica identità

(*) Relazioni comunque reperibili, per 7 giorni, nel link :
" https://www.transfernow.net/dl/Stazione_di_Cortina__Docc_di_nostra_Valutazione "

ferroviaria. Quindi perfino una totale alterazione e annichilimento della valenza anche di questo edificio che era il centro funzionale e il fulcro paesaggistico del sistema della cittadella,

Siamo fiduciosi che lei e i suoi uffici sapranno leggere, comprendere e mettere in evidenza questi valori salvaguardandoli come è dovuto nell'ottemperanza di quello che è il contenuto del vincolo e la comprensione dell'importanza di quest'area, ripetiamo come unicum di cittadella ferroviaria di inizio 900 di rilevante valore testimoniale di archeologia industriale-ferroviaria con speciale valenza urbanistica, oltretutto speciale perché realizzata in montagna a baricentro dell'intera linea "Ferrovia delle Dolomiti", molto più importante, fisicamente e funzionalmente di quanto era, ed ancora è conservato, sia a Calalzo che a Dobbiaco.

Non è questione di inedificabilità totale e di integrale intangibilità: volendo qualcosa si può costruire: per esempio nel lato nord, laddove al termine dell'esercizio ferroviario è stato demolito il deposito locomotori (unico edificio perduto dell'originario complesso). E si possono riutilizzare per nuove funzioni tutti gli edifici storici del complesso.

Ma il dovere di tutela impone, per un verso, che degli edifici storici venga rispettata la tipologia anche nell'articolazione e nella sistemazione degli interni e per altro verso che eventuali nuove costruzioni rispettino tutte le attuali visuali sia reciproche tra i vari edifici storici sia delle aree originariamente utilizzate dai binari e soprattutto delle direzioni e la percorribilità dell'originario tracciato della linea da e verso Dobbiaco e Calalzo, salvaguardando anche la possibilità fisica e percettiva dell'arrivo dall'esterno, da nord ovest e da sud est, nella città di Cortina esattamente secondo quel percorso ferroviario che è tuttora valorizzato nella pista ciclopedonale (elementi e valenze che invece i nuovi edifici del progetto al di là della retorica delle relazioni con cui vengono presentati, di fatto denegherebbero e ostruirebbero).

Fiduciosi che lei saprà ottemperare al suo mandato di tutore dei valori storico-culturali, tecnologici-archeologici e urbanistici di questo unico sistema di stazione e di cittadella ferroviaria di inizio '900 fino a noi pervenuto sostanzialmente integro e intonso, le porgiamo distinti saluti.

Venezia-Belluno, 20260323

Sottoscrizioni

- urbanista Carlo Giacomini, professionista e già docente Pianificazione luav-Ve
- prof.ssa Giovanna Ceiner, Italia Nostra Belluno
- prof. Salvatore Settis, già docente Archeologia e Storia dell'Arte, Pisa
- prof. Maurizio Malo, docente Diritto Pubblico, Padova
- arch. Carmine Abate, Italia Nostra Veneto
- arch. Massimo Bottini, Ass. per il Patrimonio Archeologico Italiano

- prof.ssa Maria Rosa Vittadini, già docente di Pianificazione luav VE
- prof.ssa Chiara Mazzoleni, già docente Pianificazione luav VE
- prof.ssa Matelda Reho, già docente Pianificazione luav VE
- prof. Moreno Baccichet, docente Pianificazione luav VE
- urbanista Roberto Scarpa, già funzionario pubblico regionale di urbanistica
- arch. Marco Zanetti, già dirigente regionale settore ambiente territorio
- prof. Sergio Pratali Maffei, docente Restauro architettonico, Trieste
- arch. Sauro Turrone, professionista di urbanistica, già dirigente regionale
- urbanista Tullio Bagnati, professionista e già funzionario dirigente ente parco
- arch. Carlo Costantini, professionista di architettura e urbanistica
- arch. Cristiano Gasparetto, professionista di architettura e urbanistica
- prof. Domenico Luciani, docente/professionista di architettura e urbanistica
- prof. Marcello Balbo, già docente di urbanistica, Pianificazione luav VE
- arch. Franco Migliorini, già dirigente regionale settore territorio e trasporti
- urbanista Alessandra Valentinelli, ricercatrice e docente di urbanistica
- prof. Giorgio Gianighian, già docente di Restauro, luav Ve
- urbanista Gianni Favaretto, già dirigente pubblico di urbanistica
- prof. Tomaso Montanari, docente di Storia dell'Arte, Siena e saggista

(elenco aggiornato al 20260324 h18)