



Padova, 24 ottobre 2023

PROGETTO MU.RI.
PER UN MUSEO DIFFUSO REGIONALE DELL'INGEGNERIA
SI CHIUDE IL PRIMO ANNO DI "DOLOMITI, METAMORFOSI DI UN PAESAGGIO"
Ultima conferenza alla Centrale idroelettrica di Nove

mu.ri., il Museo diffuso regionale dell'ingegneria, è una iniziativa di valorizzazione e tutela del patrimonio supportata da un progetto interuniversitario di ricerca e divulgazione nato dalla collaborazione tra l'Università degli studi di Padova e Università degli studi di Udine

La doppia anima di *mu.ri.*, ricerca e divulgazione, ha un'area geografica di studio ben definita: essa si estende lungo i bacini del Piave e del Cellina Livenza e rappresenta un unico sistema definito da storiche relazioni economiche e sociali tra la Laguna di Venezia e le valli dolomitiche. Qui si trovano numerose opere di ingegneria che costituiscono un singolo, grande museo a cielo aperto. Canali, laghi, fiumi, ponti, strade, ferrovie, impianti si possono considerare "macchine del tempo" che possono raccontare sia le loro storie che le vicende correlate alla loro realizzazione e ai conseguenti effetti che hanno inciso sulle comunità.

Con il progetto *mu.ri.*, parallelamente, nasce un programma di eventi sviluppato in quattro anni (2023-2026) dal titolo "**Dolomiti, metamorfosi di un paesaggio**" che, in luoghi diversi, intende documentare l'evoluzione del territorio alpino nell'ultimo secolo e far riflettere sulle sfide del futuro.

La conferenza "**La Scuola italiana di ingegneria: dal dopoguerra al dopo Vajont**", che si terrà **giovedì 26 ottobre alle ore 18.00 alla Centrale idroelettrica di Nove**, rientra nell'ambito di "*Dolomiti, metamorfosi di un paesaggio*" ed è l'ultimo appuntamento del primo anno.

Nei decenni dopo la seconda guerra, l'Italia le opere pubbliche sono il volano per la crescita: dighe, autostrade, grattacieli, impianti sportivi per i giochi olimpici di Cortina e Roma, sono realizzati in tempi record e celebrati in tutto il mondo. Il disastro del Vajont cambia la percezione del futuro e soprattutto, nella società civile, il rapporto con la Scuola italiana di ingegneria.

L'incontro di giovedì 26 ottobre che sarà aperto dai saluti del **sindaco di Vittorio Veneto, Antonio Miatto**, e dal **direttore di Enel Green Power Area NE, Fabio Coppiardi** vedrà gli interventi di **Tullia Iori**, Università di Roma Tor Vergata, e **Stefano Zaggia** dell'Università di Padova.

[Il programma di](#)
["Dolomiti, metamorfosi di un paesaggio"](#)
[Mostre, libri, incontri e visite guidate](#)

Il **2023**, caratterizzato dal focus "**Anteprima, per un museo del territorio**", intende, attraverso conferenze e presentazioni, illustrare il progetto. In otto incontri, da settembre ad oggi, si è fatto il punto sulle opere infrastrutturali, spesso ignorate o considerate insignificanti, ma che offrono la possibilità di mettere in rete un'area vasta, coinvolgendo enti, istituzioni e associazioni che operano nel territorio, per sviluppare e moltiplicare le opportunità turistiche e culturali di un museo a cielo aperto. Durante l'anno, fino a quest'ultimo appuntamento di Nove, sono stati così affrontati i temi che nei successivi tre anni saranno oggetto di indagine, divulgazione e illustrazione.

Il **2024** verterà su "**Montagne di luce. Lo sfruttamento energetico dell'acqua tra Venezia e i Monti pallidi 1889-1963**". Qui ci si concentra sulla seconda rivoluzione industriale, che caratterizza il passaggio al Ventesimo secolo, è strettamente connessa, oltre che alla costruzione di nuove e più funzionali vie di comunicazione, all'evoluzione delle tecniche di produzione dell'elettricità. Il flusso delle acque per caduta è una forza motrice naturale che richiede modifiche e adeguamenti delle infrastrutture e genera, di conseguenza, una trasformazione radicale del paesaggio su larga scala geografica, che si somma ai cambiamenti dovuti ai sistemi produttivi. Il disastro del Vajont non cancella solo il paese di Longarone e la sua popolazione, ma una storia complessa e contraddittoria, fatta anche di progresso tecnologico, capacità tecniche, cultura del lavoro in una terra segnata dall'emigrazione, dalla povertà e dalla marginalizzazione rispetto allo sviluppo economico. Si intende raccontare l'evoluzione del paesaggio alpino e prealpino in relazione al progressivo sfruttamento delle acque per la produzione di energia elettrica e le conseguenti trasformazioni socio-economiche che ne derivarono.

Il **2025** ha per tema "**Montagne in rete. Spazi, contatti, popolazioni: le infrastrutture di mobilità in un'area**". Le Alpi e in particolare il quadrante nord-orientale sono sempre state attraversate da un reticolo di infrastrutture per la mobilità e il trasporto di prodotti e materie prime. La via Regia di Alemagna, per secoli la più importante via di collegamento fra l'Europa e Venezia, divenne nell'Ottocento la SS.51 che da "porta di Serravalle" di Vittorio Veneto conduceva a Cortina. Nel 1879 fu inaugurata la ferrovia Conegliano-Vittorio Veneto, che nel 1938 fu prolungata fino a Ponte delle Alpi, giungendo a Calalzo solo nel dopoguerra. Dal 1921 al 1964 entrò in funzione la ferrovia delle Dolomiti, costruita sfruttando gli spezzoni di una strada ferrata realizzata durante la Grande Guerra, che ha trasportato migliaia di turisti da Pieve di Cadore a Cortina, come in occasione delle Olimpiadi invernali del 1956, proseguendo fino a Dobbiaco. Nei primi del Novecento la costruzione di strade panoramiche contribuì a reinventare il paesaggio alpino alimentando il mito dell'automobile in grado di abbattere i tempi di percorrenza, rendendo allo stesso tempo autonomi i viaggiatori. Molti furono i progetti per la realizzazione di una più veloce viabilità per raggiungere le nuove mete turistiche alpine, a partire da quello della curiosa autostrada su due livelli progettata dall'ingegnere Miozzi nella metà degli anni Cinquanta, fino alla A27 realizzata in più tratti dal 1972 al 1995 tra Venezia e Pian di Vedoià. Le nuove infrastrutture e l'abbandono della fluitazione – necessità imposta anche dalla nuova regimentazione dei corsi d'acqua funzionale allo sfruttamento idroelettrico – consentirono sin dai primi del Novecento uno sviluppo industriale delle aree alpine e prealpine che dagli anni Ottanta del Novecento ha subito un lento ma inesorabile declino in relazione ai cambiamenti legati all'evoluzione tecnologica.

Infine, nel **2026**, "**Montagne di ferro. Le alte vette tra tecnologia e turismo globale**". Dalla fine dell'Ottocento le alte quote e le cime cominciarono a ospitare rifugi alpini, croci di vetta, segnali di confine con materiali di produzione industriale. Con la Grande Guerra arrivarono in quota elettricità, esplosivi, cibo in scatola, linee telefoniche, automezzi. Il paesaggio dolomitico fu modificato in profondità. Cime e montagne furono "sacrificate" nei combattimenti o incise da essi. I lasciti della guerra furono poi utilizzati per l'avvio dell'economia alpina moderna: le teleferiche servirono da linee per il rifornimento dei rifugi e più tardi per i primi impianti di risalita; molti edifici militari furono riadattati a rifugi alpini, le strade di accrocco consentirono l'arrivo delle auto in quote superiori. La diffusione dell'escursionismo come attività sportiva e ricreativa e, soprattutto nella seconda metà del Novecento, l'avvio del turismo sulla neve hanno "inciso" ulteriormente la montagna: sentieri segnalati, rifugi sempre più ampi e confortevoli, bivacchi, cenge, pareti scolpite da ferrate, percorsi attrezzati e ripetitori sulle cime. Qual è il futuro delle alte vette nell'età del turismo globale? Quali soluzioni possono essere immaginate per salvaguardare l'aspetto naturale della montagna, l'ambiente e la possibilità, per chi vi risiede, di vivere e lavorare nelle Alpi? Fino a che punto può spingersi lo sfruttamento turistico delle quote più elevate senza pregiudicare i caratteri stessi di un ambiente straordinario ma fragile?