

Oulx : verso un nuovo modo di essere una "piccola" città alpina

Original

Oulx : verso un nuovo modo di essere una "piccola" città alpina / Corrado, F.. - In: SENTIERI URBANI. - ISSN 2036-3109. - (2015), pp. 64-65.

Availability:

This version is available at: 11583/2655568 since: 2020-12-17T12:45:47Z

Publisher:

Bi Quattro Editrice

Published

DOI:

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

Sentieri Urbani

LA RIVISTA DELLA SEZIONE TRENINO
DELL'ISTITUTO NAZIONALE DI URBANISTICA

18

In questo numero:

La città alpina: identità, strategie e progetti



OUTDOOR ART



ewo[®]

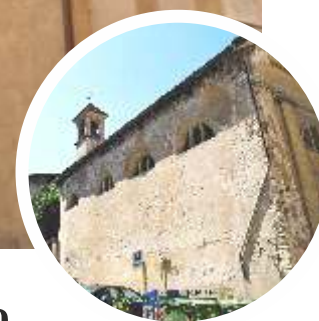
LUCE e design srl
Via Vienna, 56 - 38121 Trento
Tel. 0461 950915 - info@lucedesign.it
www.lucedesign.it



STUDIO M QUATTRO



STUDIO BIQUATTRO



L'antico splendore della chiesa di S. Osvaldo a Rovereto: un nuovo pezzo di città

Restaurare un immobile non significa solamente intervenire su un manufatto architettonico. Significa riqualificare un angolo di città. E questo vale soprattutto per le chiese, veri e propri riferimenti visivi in grado di dare ordine e armonia allo spazio urbano. Ecco perché la nostra attenzione nel restauro architettonico è massima: perché ridare nuova vita all'architettura significa fare più belle le nostre città.

Restaurare l'architettura, riqualificare lo spazio urbano

Bronzini Luca & C. s.a.s.

Restauro Opere d'Arte e Beni Storico Artistici

Via Caproni 11E/15 38068 Rovereto Tn

cel 393 3366878 - tel. e fax 0464 430729 - info@bronzinirestauri.com

www.bronzinirestauri.com



MANUTENZIONE DELLE CANNE FUMARIE

PER APPARECCHI A COMBUSTIBILE SOLIDO



Per saperne di più contattaci!

Agenzia Provinciale per le risorse idriche e l'energia 0461/497310

Sportello impianti termici impiantoinforma@provincia.tn.it

Ritira la **brochure** presso la sede dell'Agenda di Trento in Piazza Fiera n. 3



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

CAMINI SICURI

In Trentino gli incendi dovuti al surriscaldamento delle canne fumarie sono un fenomeno preoccupante e causano ogni anno molti danni e incidenti, qualche volta anche gravi.

Tutto questo succede perché la fuliggine è un ottimo combustibile e grazie al notevole flusso d'aria che c'è nei camini può causare una violenta combustione. Il calore prodotto, anche 1000 °C, può rompere le pareti interne del camino col pericolo di estendere l'incendio all'arredamento e alle travi dei soffitti o del tetto. Le faville inoltre possono uscire dal comignolo e ricadere su materiali combustibili innescando incendi all'esterno dell'abitazione.

È importante anche l'isolamento della canna fumaria nei tratti che interessano i solai e il tetto dell'edificio (distanze minime dagli elementi combustibili - canne fumarie di materiali idonei e sezioni sufficienti).

BUONA COMBUSTIONE

Fumo quasi invisibile

Nessun odore

Cenere grigio chiaro o bianca

Poca fuliggine nei camini e basso consumo di combustibile

Fiamme blu o rosso chiaro

CATTIVA COMBUSTIONE

Fumo denso all'uscita dal camino di colore da giallo a grigio scuro

Formazione di cattivi odori a causa delle sostanze nocive

Cenere scura e pesante, con la testa del camino (comignolo) sporca di nero

Notevole consumo di combustibile

Fiamme rosse o rosso scuro

PER LA SICUREZZA DELLA PROPRIA CASA SI DEVE:

- mantenere pulito il camino e controllarlo prima dell'inizio del periodo di riscaldamento, rivolgendosi a personale qualificato e aggiornando il registro di pulizia;
- far controllare che siano rispettate le distanze da materiali combustibili previste dal costruttore del camino;
- accertarsi che sia presente la camera di raccolta del camino, munita di apertura di ispezione a tenuta;
- far rimuovere eventuali aspiratori meccanici posti alla sommità del camino e accertarsi che il comignolo abbia una sezione di uscita adeguata e libera da ostruzioni;
- far verificare il corretto tiraggio ad un tecnico specializzato, in caso di situazioni dubbie o quando si sente odore di fumo;
- mai tappare il foro di ventilazione per l'ingresso dell'aria all'apparecchio e tenerlo sempre pulito e libero;
- controllare che l'eventuale serranda di regolazione posta sul canale da fumo sia compatibile con l'apparecchio;
- controllare la qualità della combustione;
- controllare che non siano allacciati altri apparecchi allo stesso camino;
- rivolgersi sempre a personale specializzato per l'installazione di nuovi apparecchi, comprese stufe e cucine economiche, richiedendo la dichiarazione di conformità alla fine dei lavori;
- accertarsi di avere la dichiarazione di conformità del camino se realizzato dopo il 27 marzo 2008 (entrata in vigore del D.M. 22 gennaio 2008, n. 37);
- accertarsi che sia presente la placca del camino secondo la norma UNI/TS11278:2008 per camini realizzati dopo il 28 maggio 2008;
- se il fabbricato è assicurato contro l'incendio contattare la compagnia di assicurazioni per verificare le clausole contrattuali.

Tel. 0461 497310 impiantoinforma@provincia.tn.it

Sentieri Urbani

LA RIVISTA DELLA SEZIONE TRENINO
DELL'ISTITUTO NAZIONALE DI URBANISTICA

18

Sentieri Urbani

rivista quadrimestrale della Sezione Trentino
dell'Istituto Nazionale di Urbanistica

rivista scientifica riconosciuta dall'Anvur, l'Agenzia per la
Valutazione del Sistema Universitario e della Ricerca

anno VII - numero 18 - dicembre 2015

registrazione presso il Tribunale di Trento
n. 1376 del 10.12.2008 - Issn 2036-3109

numero monografico

"La città alpina: identità, strategie e progetti"
a cura di Corrado Diamantini e Federica Corrado

comitato scientifico

Andrea Brighenti, Federica Corrado, Giuseppe de Luca,
Corrado Diamantini, Viviana Ferrario, Carlo Gasparrini,
Raffaele Mauro, Ezio Micelli, Pierluigi Morello,
Camilla Perrone, Paolo Pileri, Michelangelo Savino,
Francesco Sbetti, Maurizio Tira, Andrea Torricelli,
Silvia Viviani, Angioletta Voghera
comitato@sentieri-urbani.eu

direttore

Alessandro Franceschini
direttore@sentieri-urbani.eu

redazione

Elisa Coletti, Vincenzo Cribari, Pietro Degiampietro,
Mario Gasperi, Davide Geneletti, Margherita Meneghetti,
Francesco Palazzo, Daria Pizzini, Maurizio Tomazzoni,
Giovanna Ulrici, Bruno Zanon
redazione@sentieri-urbani.eu

fotografia e sito web

Luca Chisté - web@sentieri-urbani.eu

hanno collaborato a questo numero

Sandro Aita, Marianna Bertolino, Aldo Bonomi,
Ruggero Crivelli, Giuseppe Dematteis, Roberto Dini,
Franco Frison, Giovanni Kezich, Peter Morello,
Cristiana Oggero, Alessandro Sacchet,
Michele Stramandinoli, Beppo Toffolon

progetto grafico

Progetto & Immagine s.r.l. - Trento

concessionaria di pubblicità

Publmedia snc
via Filippo Serafini, 10 - 38122 Trento
0461.238913

© Tutti i Diritti sono riservati

prezzo di copertina e abbonamenti

Una copia € 10 - Abbonamento a 3 numeri € 25
Per abbonarsi a Sentieri Urbani:
diffusione@sentieri-urbani.eu

I testi e le proposte di pubblicazione che pervengono alla redazione
sono presi in considerazione se coerenti con la struttura dei numeri e
sono sottoposti al giudizio di lettori indipendenti.

contatti

www.sentieri-urbani.eu
328.0198754

editore

Bi Quattro Editrice
via Filippo Serafini, 10 - 38122 Trento

Istituto Nazionale di Urbanistica
Sezione Trentino

Via Oss Mazzurana, 54 - 38122 Trento

06 **Editoriale**
di Alessandro Franceschini

10 **Un'intervista a Werner Bätzing**
A cura di Alessandro Franceschini

14 PRIMA PARTE: IDENTITÀ E RUOLO DELLE CITTÀ ALPINE

16 **Aosta. Intervista al Sindaco Fulvio Centoz**
di Roberto Dini

18 **Belluno. Intervista al Sindaco Jacopo Massaro**
di Alessandro Sacchet

20 **Bolzano. Intervista al Sindaco uscente Luigi Spagnoli**
di Michele Stramandinoli

22 **Cuneo. Intervista al Sindaco Federico Borgna**
di Cristiana Oggero

24 **Innsbruck. Intervista al Sindaco Christine Oppitz-Plörer**
di Alessandro Franceschini

26 **Trento. Intervista al Sindaco Alessandro Andreatta**
di Corrado Diamantini

28 SECONDA PARTE: IDENTITÀ E FUTURO DELLA CITTÀ ALPINA

30 **Città per le Alpi, Alpi per le città**
di Giuseppe Dematteis

34 **Le città delle Alpi. E se fosse un laboratorio di sperimentazione
di una nuova urbanità?**
di Corrado Diamantini

38 **Terre Alte d'Italia e processi di modernizzazione: verso una
«piattaforma» alpina di sviluppo e di identità comune**
di Aldo Bonomi

42 **Verso politiche territoriali alla scala metro-montana.
Il caso della Città metropolitana di Torino**
di Federica Corrado

46 **Il re è morto, viva il re! Le città elvetiche dentro lo spazio alpino**
di Ruggero Crivelli

50 **La "città alpina": piccola periegesi antropologica intorno a un
mito di oggi**
di Giovanni Kezich

54 **Trento: di piano in Piano. Verso quale città?**
di Beppo Toffolon

58 TERZA PARTE: I TEMI E LE ESPERIENZE

60 **Aosta: area "metropolitana" tra plaine e montagne,
tra Comune e Regione**
di Roberto Dini

62 **Bolzano: governare la città compatta**
di Peter Morello

64 **Oulx: verso un nuovo modo di essere una "piccola" città alpina**
di Federica Corrado

66 **Rovereto: una città alpina e la cultura come motore di sviluppo**
di Sandro Aita

68 **Politica urbana sostenibile e socialmente responsabile:
Tolmino «città alpina dell'anno» 2016**
di Alessandro Franceschini

70 **Qualità ambientale e livelli di vivibilità elevati:
Trento come città della conoscenza**
di Bruno Zanon

74 **La recensione**
di Marianna Bertolino

76 **La biblioteca dell'urbanista**

Lassù sulle montagne c'è voglia di natura, c'è voglia di città

Quando, assieme al comitato scientifico e alla redazione di Sentieri Urbani, abbiamo iniziato a immaginare un numero della rivista dedicato alla città alpina non eravamo forse completamente consci della complessità e della grande varietà di problematiche presenti in questo tema d'indagine. La città alpina, infatti, a dispetto della «lontananza» che ha sempre vissuto nel corso della storia umana rispetto ai centri di potere consolidato, ovvero rispetto alle grandi città di pianura, è intricata di complessità sociali, culturali e urbanistiche che la fanno essere, oggi più che mai, un interessantissimo laboratorio di studio e d'indagine conoscitiva. Anche per queste ragioni, questo numero di Sentieri Urbani intende iniziare ad affrontare in maniera sistematica il ruolo e la crescita delle città alpine, nella consapevolezza che è proprio in queste aree "periferiche" che si gioca la grande partita della crescita e dello sviluppo dello spazio alpino.

Ad introdurci nel tema, con una prospettiva come sempre originale e argomentata, è Werner Bätzing che, in un'intervista, spiega l'origine dell'attuale marginalità delle città alpine, causata dalla globalizzazione e dalla sua «regola»: ovvero quella di «concentrare la forza economica all'interno dei grandi centri urbani». Ma il geografo ci indica anche una via d'uscita a questa progressiva marginalizzazione: la città alpina deve saper «crescere in maniera autonoma dalla metropoli di pianura, riallacciando il dialogo e la relazione con il proprio intorno rurale». Naturalmente questa sfida non può essere vinta né da una urbanistica eroica, né da una classe di amministratori particolarmente illuminata. È necessario, invece, il concorso di tutti gli attori sociali che vivono ed operano nel contesto alpino, dei quali la politica e la pianificazione non possono che essere interpreti privilegiati e responsabili.

Proprio per iniziare a «parlare» di città alpina attraverso la voce di protagonisti, apre questo numero della rivista un forum di discussione con interviste ad amministratori di città alpina. L'obiettivo è quello di mettere a dialogare un «politico» con un «urbanista», sulla traccia di un'intervista contenente elementi di un possibile confronto. Le domande sono state discusse per far emergere la consapevolezza (o meno) di amministrare una città alpina, intesa come uno spazio urbano "diverso" da quello di

pianura. Il quadro tracciato dagli intervistati è molto sfaccettato, anche se si possono cogliere elementi di raffronto comune come, ad esempio, la coscienza di lavorare in un contesto eccezionale, non solo dal punto di vista ambientale ma anche da quello socio-economico, e la grande opportunità che oggi le città di montagna hanno di fronte per poter avviare una nuova fase di sviluppo economico e culturale.

I contenuti del numero pensato da Corrado Diamantini e Federica Corrado si sviluppano poi in una parte centrale molto densa, con alcuni saggi di grande interesse. A partire da quello di Giuseppe Dematteis, che ci invita a prendere coscienza come «nel XXI secolo non abbia più senso contrapporre la montagna alpina alla città» e che invece vada immaginato «un modello unitario, costituito e gestito nell'interesse comune». Anche Diamantini, nel suo saggio, offre importanti suggerimenti progettuali, per quello che considera «un tema eluso», ovvero il ruolo della città alpina nella modernità. Si tratta invece di un tema di grande responsabilità, che potrà essere esercitato solo se la città alpina saprà «assumere funzioni urbane sempre più avanzate», grazie alle quali potrà «ritagliarsi un ruolo non subalterno all'economia globalizzata» ed emancipandosi dalla pressione culturale ed economica delle metropoli di pianura. Aldo Bonomi descrive un contesto delle città alpine «tutt'altro che statico», entro il quale emerge la «difficoltà, per gli attori locali, di collocarsi dentro uno scenario di mutamento che investe le Alpi in modo complessivo» con il rischio che nasca un «corto circuito tra localismo ed espropriazione delle sue risorse». Il sociologo propone, come alternativa, l'idea di una «piattaforma alpina» che possa andare oltre i concetti di distretto turistico o di oasi ecologica, mirando alla valorizzazione di una «identità comune». Partendo dall'analisi del caso di Torino, Corrado illustra invece le potenzialità della città alpina nel «realizzare una alleanza responsabile tra società urbane e società rurali», mentre Ruggero Crivelli attribuisce alle città alpine una importante chance per uscire dalla logica dello spreco di territorio, attraverso un'idea di città dove «urbano e rurale si articolano l'un l'altro, non in opposizione, ma in maniera complementare». Dal punto di vista antropologico, Giovanni Kezich ci invita a riflettere su quello che lui stesso definisce «ossimoro compiuto», ovvero il concetto di città alpina, mentre Beppo Toffolon ripercorre la storia urbana della città di Trento per evidenziare il ruolo chiave della pianificazione nello sviluppo (o meno) della città alpina. Chiude la rivista una sezione di «casi studio»: brevi schede riferite

ad alcune città alpine, che hanno l'obiettivo di mettere in evidenza un particolare aspetto del loro sviluppo. I casi di Aosta, Bolzano, Oulx, Rovereto, Tolmino, Trento ci raccontano così le varie sfaccettature, a volte sorprendenti, dello sviluppo urbanistico ed economico che sta avvenendo sulle Alpi e che può essere un suggerimento – fatto di piccole tessere di un mosaico ben più articolato – per arrivare a costruire una «strategia comune».

La lettura delle interviste e dei saggi contenuti in queste pagine fa emergere una visione assai diversificata delle caratteristiche e delle potenzialità della città alpina, quasi fosse un "oggetto" dai contorni incerti e indefiniti, protagonista di proposte di pianificazione non ancora completamente mature. Non è solo la consapevolezza di un destino comune, quello che manca, ma anche il poter attingere a idonei strumenti di crescita e di sviluppo. Per questa ragione, una delle scommesse che attende ora le città alpine, come suggerisce in queste pagine Jacopo Massaro, sindaco di Belluno, è proprio quella di emancipare questi contesti dalla dialettica, forse oramai un po' logora, tra natura e cultura, avviando invece seri programmi di sviluppo socio-economico che possono avere nella pianificazione urbanistica lo strumento d'implementazione più efficace. Mettendo il progetto urbano/territoriale, quindi, all'ordine del giorno delle agende delle pubbliche amministrazioni. Alcuni di questi temi progettuali ce li indica proprio Diamantini: la forma urbana, le relazioni con il territorio periurbano, il paesaggio sono urgenze urbanistiche che possono essere affrontate solo attraverso l'implementazione di una pianificazione territoriale arguta e consapevole. In questo contesto, la disciplina deve saper adottare strumenti di pianificazioni efficaci, dinamici, comprensibili, in grado di poter essere modificati rapidamente, al variare del sempre più mutevole contesto economico. Si tratta di una sfida tutt'altro che scontata, alla quale dobbiamo lavorare con grande serietà. Quello che è in gioco, infatti, non è la sopravvivenza o meno di una manciata di piccole e medie città collocate in regioni montane, ma il senso stesso di uno spazio, quello alpino, antropizzato fin dall'antichità e che rappresenta ancora la "cerniera" culturale ed antropologica dell'intera Europa. Qualcosa, insomma, da maneggiare con consapevolezza e grande cura.

Alessandro Franceschini





IDENTITÀ, ANTROPIZZAZIONE, SPAZIO ALPINO

Un'intervista a **Werner Bätzing**
a cura di Alessandro Franceschini



Werner Bätzing, geografo e accademico tedesco, è professore emerito di Geografia culturale presso l'Università Friedrich-Alexander di Erlangen-Norimberga.

“A partire dagli anni Ottanta del secolo scorso, il territorio alpino è stato modificato secondo due tendenze: la prima è legata ad un processo di urbanizzazione molto forte di alcune parti del territorio; la seconda è quella dello spopolamento della parte alta del territorio”

Professore, Lei è un esperto dell'ambiente alpino, cui ha dedicato numerose e importanti pubblicazioni nelle quali ha saputo descrivere ed analizzare con efficacia le Alpi, non solo dal punto di vista geografico, ma anche da quello economico, sociale e antropologico. In questa sede può essere interessante tracciare un breve quadro della trasformazioni in area alpina: è possibile mettere in evidenza cosa è cambiato di più nelle Alpi negli ultimi decenni, e dove?

Credo sia possibile individuare due processi principali di sviluppo socio-economico delle Alpi, con l'anno 1980 che funge da spartiacque tra due epoche profondamente diverse. Prima di quell'anno (negli anni 1960-80), sulle Alpi si è assistito ad un aumento demografico in linea con le medie di crescita europee. Dopo quell'anno, si può invece notare un aumento più importante rispetto alla media europea. In questo, un ruolo fondamentale è stato giocato dall'economia globalizzata. Proprio a partire dagli anni Ottanta del secolo scorso, il territorio alpino è stato modificato secondo due tendenze: la prima è legata ad un processo di urbanizzazione molto forte di alcune parti del territorio, superiore del doppio rispetto alla media europea: penso alle città, ai fondovalle e ai centri turistici, secondo una tendenza che ha interessato in maniera uniforme tutta l'arco delle Alpi. Il secondo è quello dello spopolamento della parte alta del territorio, con effetti collaterali molto evidenti, in particolare in Italia e in Svizzera. Questo processo ha provocato una radicale modificazione delle funzioni del fondovalle alpino, che oggi si configura come un vero e proprio prolungamento, una sorta di appendice dello spazio urbano di pianura. In pratica oggi si abita e si dorme nei fondovalle alpini ma si lavora e si vive

nello spazio metropolitano di pianura contiguo.

Dal punto di vista economico, quali sono i fattori che hanno promosso questo cambiamento?

I fattori sono individuabili nei meccanismi dell'economia attuale, che possiamo definire neoliberalista. Si tratta di un'economia sempre più concorrenziale che si concentra nei grandi centri abitati, lasciando sguarnite e depresse le periferie. In particolare, dopo il crollo del Muro di Berlino e la conseguente fine della Guerra Fredda, i processi di globalizzazione in Europa si sono sviluppati in maniera esponenziale. Il problema è che la globalizzazione ha una regola su tutte: ovvero quella di concentrare la forza economica all'interno dei grandi centri urbani. Questo ha portato ad un "declassamento" delle aree marginali europee, quindi non è solo un problema delle Alpi, ma anche del Nord Europa, di tante regioni spagnole e francesi, degli Appennini italiani, delle regioni centrali della Germania, tanto per citare gli esempi più eclatanti.

È possibile tracciare sommariamente le grandi linee della storia dell'antropizzazione alpina?

Storicamente le Alpi hanno avuto una storia di antropizzazione legata all'agricoltura. L'agricoltura cresceva e lottava utilizzando tutti gli spazi possibili, tranne le rocce e i ghiacciai che, non a caso, erano gli spazi inutilizzabili presenti nell'immaginario collettivo. Le montagne avevano quindi un'accezione negativa per la popolazione che le viveva: perché erano "sterili" ed erano un ostacolo allo uso economico. Questo fino alla Rivoluzione industriale. Da quell'epoca, ovvero dall'Ottocento, le Alpi iniziano progressivamente a subire una nuova costruzione identitaria, di natura

“La globalizzazione ha una regola su tutte: ovvero quella di concentrare la forza economica all'interno dei grandi centri urbani. Questo ha portato ad un “declassamento” delle aree marginali europee: quindi non è solo un problema delle Alpi, ma di molte parti dell'Europa”

estetica. Iniziano così a diventare le “belle montagne” dei quadri romantici, apprezzati e ricercati sia dalla borghesia (in un primo tempo) sia dalla classe operaria (in seguito). Tutto questo finisce alla fine degli anni 1970, con la società postmoderna nata negli anni Ottanta, quella che alcuni osservatori attenti definiscono la «società dei servizi». Ecco che nascono tante percezioni dello spazio alpino, tante “Alpi”, creando spesso dei conflitti evidenti, perché nella società agraria e la società moderna la percezione delle Alpi era stata sempre uniforme. Questa provoca un vero e proprio cambio di paradigma. Ad esempio, qual è la percezione corretta di quest'area? Chi vince la competizione tra diverse modalità di percepire lo spazio alpino? Quelli che vogliono le Alpi come un laboratorio di sviluppo di una Natura soggiogata all'opera dell'uomo? O quelli che lavorano per trasformare le Alpi in uno spazio governato dai principi dello sviluppo sostenibile? O lasciare le Alpi come grande area Wilderness capace di svilupparsi senza l'uomo.

Il professor Bätzing, per quale percezione fa il tifo?

La mia percezione delle Alpi è legata all'idea di uno sviluppo sostenibile di questo territorio. Sono profondamente convinto che l'uomo possa vivere e lavorare nell'ambiente alpino in equilibrio con la natura circostante. Del resto, la storia ce lo dimostra ampiamente: l'uomo storicamente ha vissuto nella Alpi senza distruggere le risorse naturali che gli offrivano la sussistenza. Ma, attenzione: allo stesso modo io non sono d'accordo con chi promuove il concetto di «wilderness»: non ha senso parlare di spazio naturale incontaminato, perché l'opera dell'uomo, almeno sulle Alpi, è arrivata ovunque. E la Natura è stata

fortemente modificata, o influenzata, dall'uomo.

Parlando di spazio antropizzato: come nascono le città dentro l'ambiente alpino?

In termini generali, la nascita delle città ha un'origine molto antica. Esse si affermano al fine di favorire la specializzazione delle produzioni, per concentrare il lavoro e lo scambio delle merci, per organizzare il commercio a lunga distanza e per sostenere lo sviluppo tecnologico. Per fare questo era necessario che l'uomo vivesse in territori densamente abitati, con tanta manodopera a disposizione. Nelle regioni rurali, invece, abbiamo assistito ad uno sviluppo diverso, legato soprattutto ad una relazione con l'ambiente circostante. Si tratta di due “tipologie” di sviluppo che procedono per innovazione e con pari dignità, anche se nel tempo la “città” ha dominato sull'ambiente “rurale”, portandoci erroneamente a pensare che quello urbano fosse migliore di quello rurale.

Ci sono degli esempi, nel corso della storia, dove urbanità e ruralità ebbero una uguale dignità?

Certamente: penso all'Europa centrale e settentrionale, tra l'anno 1000 e il 1800, nelle quali città e territori rurali avevano lo stesso potere; non c'era un dominio degli uni sugli altri o viceversa. Le innovazioni che avvenivano in città avevano lo stesso valore di quelle che avvenivano nei territori più rurali. Su questo equilibrio nello sviluppo dovrebbero lavorare, anche nel futuro, i territori alpini.

Come può avvenire concretamente questo equilibrio se le popolazioni, e quindi anche il potere decisionale, sono concentrati nelle città?

Abbiamo territori che hanno saputo creare strumenti

“Le città alpine hanno davanti due strade: la prima è quella di diventare progressivamente una estensione della metropoli di pianura; la seconda è quella di crescere in maniera autonoma, riallacciando il dialogo e la relazione con il proprio intorno rurale”

efficaci, in questo senso: penso alla Svizzera, dove i voti delle aree rurali hanno più “peso” di quelli urbani. Dove le decisioni importanti hanno bisogno anche della maggioranza dei “cantoni” e non solo del consenso numerico riferito alla popolazione. Il cantone più sperduto delle Alpi svizzere ha lo stesso peso del cantone di Zurigo, il più densamente abitato. E così avviene anche in alcune regioni tedesche. Invece in altri territori europei, penso, ad esempio, a quelli mediterranei, come l'Italia, esiste solo una pericolosa equivalenza: ovvero che la “città” equivale alla “cultura”, mentre tutto il resto è insignificante. Ecco, le Alpi possono essere un contesto interessantissimo, un laboratorio per sperimentare un nuovo equilibrio tra spazio urbano e spazio rurale.

Guardando a quello che sono diventate oggi le Alpi, possiamo dire che esiste la “città alpina”? Ovvero: esistono degli elementi che la contraddistinguono dalla città di pianura?

Sono convinto che non esista una specificità della città alpina. Storicamente, nelle Alpi le città si sono sviluppate nello stesso mondo con il quale sono cresciute le città di pianura. Esistono solo delle differenze quantitative, dovute al basso indice demografico dei territori di montagna. Ad esempio, nella fase preindustriale le città alpine erano più piccole e meno abitate come le città delle pianure. Questo accadeva perché ogni città aveva bisogno di un intorno territoriale coltivabile, con il quale poter vivere. In montagna lo spazio da adibire all'agricoltura era poco e quindi le città rimanevano piccole, consentendo la sopravvivenza dei gruppi umani insediati. Nella fase industriale, tra Otto e Novecento, le città alpine sono cresciute, ma in maniera meno marcata rispetto alle

loro sorelle di pianura, e con un leggero ritardo causato dalla difficoltà dello sviluppo industriale. A partire dal 1980 assistiamo, invece, ad uno sviluppo molto forte, del tutto simile a quello delle città metropolitane presenti ai margini delle Alpi, che provoca una rottura tra le città alpine con il loro intorno rurale.

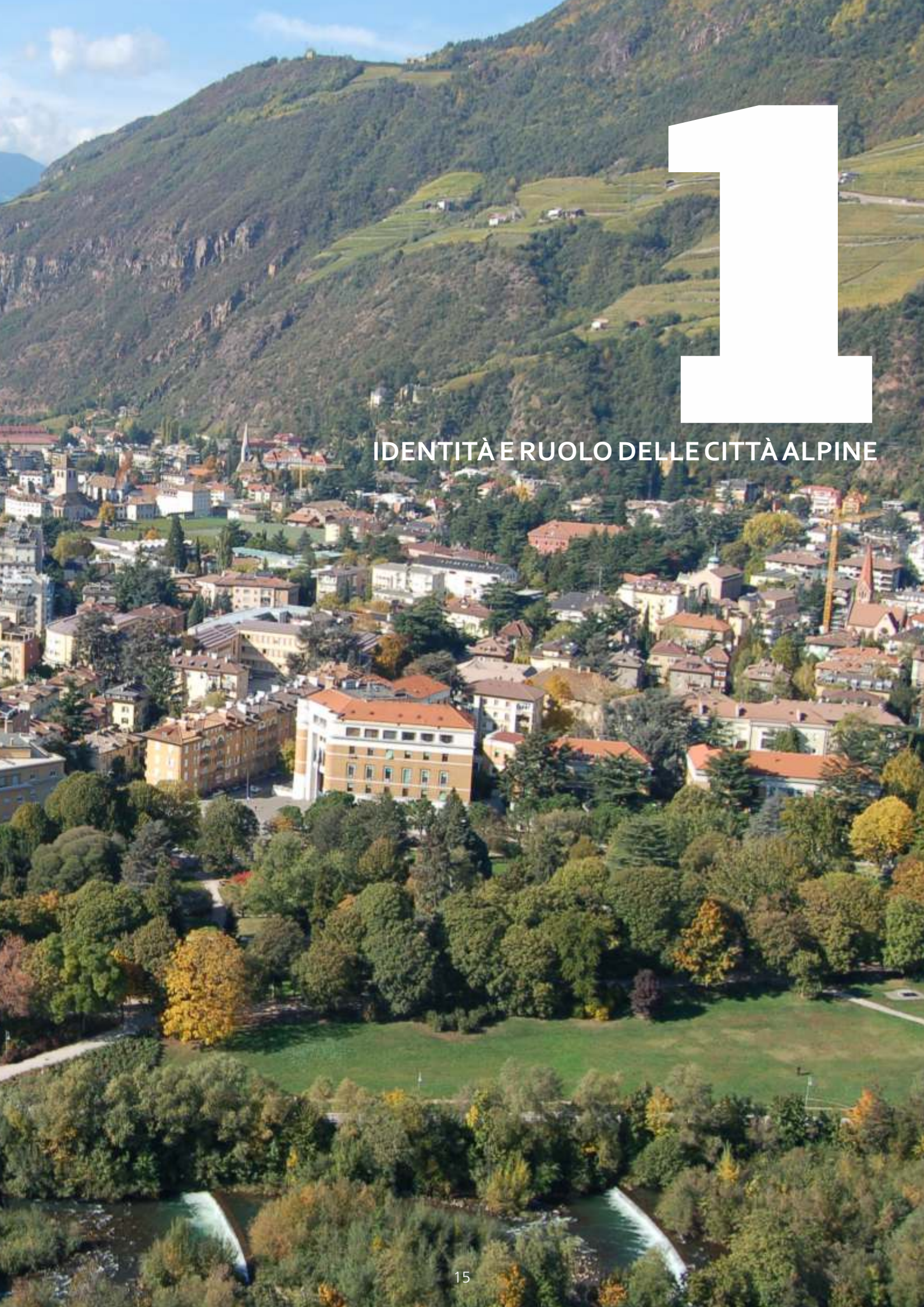
Quindi le città alpine si configurano oggi come una sorta di grande periferia?

I territori alpini non hanno saputo costruire, per diverse ragioni, un assetto metropolitano. Grenoble, la più grande città nelle Alpi, non può essere certamente definita una metropoli. Anche per questa ragione sono convinto che le città alpine, per poter crescere e svilupparsi, debbano fare rete tra loro. Sono troppo piccole e possono contare politicamente solo se hanno il coraggio di mettersi assieme.

E il dialogo tra città alpina e contesto rurale, come può avvenire?

Le città alpine hanno davanti due strade: la prima è quella di diventare progressivamente una estensione della metropoli di pianura, da cui dipendere in tutto e per tutto; la seconda è quella di crescere in maniera autonoma, riallacciando il dialogo e la relazione con il proprio intorno rurale, riconoscendone il valore e la dignità. Naturalmente credo che sia questa l'unica strada percorribile, l'unica che può dare alle Alpi quella forza e quell'originalità che le hanno rese, nei secoli, un territorio dotato di una identità chiara e importante, ben riconoscibile.





IDENTITÀ E RUOLO DELLE CITTÀ ALPINE

AOSTA

Intervista al Sindaco

Fulvio Centoz

«In termini di accessibilità sovrilocale le città di montagna sono più difficili da raggiungere dagli altri centri urbani di pianura e dalle altre città alpine. Il clima poi gioca un ruolo centrale sia direttamente sempre nell'ambito della mobilità sia dal punto di vista energetico nella realizzazione e nella gestione degli edifici»



A cura di

Roberto Dini



Fulvio Centoz
è sindaco di Aosta dal
10 maggio 2015

Roberto Dini,
architetto, è dottore di ricerca
presso il Politecnico di Torino,
dove è assegnista di ricerca
e docente a contratto.

Ritiene che la città alpina presenti dei tratti specifici rispetto alla città di pianura? Quali sono gli elementi che conferiscono a una città come Aosta una dimensione prettamente "alpina"?

Innanzitutto vi sono delle evidenti specificità morfologiche e climatiche che si riflettono inevitabilmente sulla gestione del territorio. In primo luogo in termini di accessibilità sovrilocale – le città di montagna sono più difficili da raggiungere dagli altri centri urbani di pianura e dalle altre città alpine – sia in termini di viabilità locale viste le condizioni orografiche più complesse. Il clima poi gioca un ruolo centrale sia direttamente sempre nell'ambito della mobilità – si pensi banalmente al tema dello sgombero neve – sia dal punto di vista energetico nella realizzazione e nella gestione degli edifici.

Crede che le città alpine siano accomunate da tratti comuni?

I tratti che accomunano le città alpine come già detto sono rappresentati dalle condizioni morfologiche al contorno ma soprattutto dal fatto che dal punto di vista culturale sono luoghi che hanno una forte connotazione identitaria rispetto al territorio di cui fanno parte e in genere mantengono uno stretto legame con la montagna.

Ritiene importante che ci siano dei momenti di condivisione tra le città alpine?

Sì certo. Mi auspico un'azione di messa in condivisione di problematiche a livello nazionale e transnazionale con le altre città alpine al di qua e al di là delle Alpi. Ritengo importante quindi lavorare sulla creazione di reti, non solo a livello di gemellaggio simbolico ma con obiettivi operativi per la condivisione di problematiche, la valutazione di servizi, l'individuazione di buone pratiche. Da questo punto di vista molto si auspica dalla nuova programmazione europea 2014-2020.

Cosa rappresenta la montagna per la città Aosta?

La montagna è naturalmente l'*atout* principale per l'economia di Aosta in quanto l'elemento di attrattività principale dal punto di vista turistico. Aosta è un luogo baricentrico rispetto ai luoghi del turismo estivo ed invernale della Regione e dunque un luogo in cui il turista si trova inevitabilmente a transitare e a sostare: basti pensare che la città è collegata direttamente con la località sciistica di Pila attraverso una cabinovia che parte dalla centro cittadino.

ALTITUDINE: 583 M S.L.M.

SUPERFICIE: 21,39 KM²

ABITANTI: 34.777

DENSITÀ: 1625,85 AB/KM²

La montagna è dunque un luogo prossimo ma "altro"?

No. Aosta può essere considerata una città di montagna non solo per la prossimità ai rilievi ma anche perché vi sono porzioni di territorio che sono di fatto in montagna. Si pensi a tutto il versante a nord della città che ha delle problematiche tipiche delle località montane: necessità di servizi diffusi, gestione del suolo (dissesto idrogeologico), gestione forestale, ecc. Il comune deve inoltre coordinare tutti quegli enti che si occupano di questioni e problematiche locali come consorzi e associazioni che presidiano direttamente le aree più distaccate del territorio.

La città può rappresentare dunque un elemento di cerniera tra la *plaine* e la *montagne*?

Sì, la piana di Aosta è il luogo dove confluiscono le valli laterali (almeno per l'alta valle) e dove si attestano le aree di montagna, un punto di passaggio obbligato e dunque strategico per il governo del territorio anche a livello sovralocale. Il comune è a tal proposito disponibile ad avviare un percorso dialettico con la Regione al fine di coordinare le politiche urbanistiche. Non dimentichiamo che la Regione ha lavorato ad ingenti investimenti di rilevanza regionale che

interessano direttamente il comune quali il potenziamento dell'ospedale, la nuova università e altri interventi riguardanti i servizi.

Quali sono i fattori di attrattività di una città di montagna come Aosta?

Come dicevo prima la prossimità ai monti è un punto di forza anche e soprattutto dal punto di vista ambientale e paesaggistico. Dal punto di vista turistico Aosta ha però anche altre eccellenze culturali e storiche da offrire e che costituiscono sempre di più un forte elemento di attrattività: l'Aosta romana, i resti archeologici, il patrimonio storico-architettonico dal medioevo all'Ottocento, ecc.

Che ruolo ha Aosta all'interno della Regione?

Aosta è la "città" della Valle d'Aosta, è naturalmente qui che si concentrano attività e servizi di livello regionale e che dunque sono di interesse sovralocale.

Sembra dunque che la città rappresenti un episodio urbano unico all'interno del territorio. Può spiegare il suo punto di vista?

I confini di Aosta nell'ultimo secolo si sono decisamente allargati e credo quindi che oggi si possa parlare di una vera e propria area metropolitana che interessa tutta la *plaine*. Ciò

non significa che vi è l'ambizione di diventare una metropoli ma che ovviamente vi sono tutta una serie di questioni e problematiche che vanno affrontate attraverso uno sguardo allargato ai comuni limitrofi. Non necessariamente Aosta deve avere un ruolo predominante ma è necessario più che altro incontrarsi per condividere problemi e soluzioni con i territori adiacenti. Il *Conseil de la Plaine* è senza dubbio un ottimo strumento con cui si è cominciato a ragionare su temi comuni (gestione del traffico, mobilità, servizi, ecc.) e ci auspichiamo che le proprie competenze si allarghino anche alla pianificazione e all'urbanistica anche perché il territorio della *plaine* deve necessariamente essere ripensato attraverso uno sguardo d'insieme che sarà importante sviluppare anche con il piano strategico. Concludo dicendo che tra le politiche urbane in programma vi è l'intenzione di ridurre l'occupazione di suolo libero prediligendo le grandi aree di trasformazione che occupano le fasce periferiche della città come l'area della porta sud e dell'ingresso est. In particolare lavorando sulla risistemazione dei punti di attestamento della città e del centro storico per consentire un accesso più agevole sia per i turisti che per gli aostani.

BELLUNO

Intervista al Sindaco

Jacopo Massaro

«La sfida che interessa oggi la città di Belluno è riuscire a “traslare” il tema del legame tra i centri abitati ed il loro intorno, ovvero quella dialettica tra città e natura sulla quale abbiamo molto lavorato negli ultimi anni, dentro efficaci strumenti di pianificazione urbanistica e nello sviluppo socioeconomico»



A cura di

Alessandro Sacchet



Jacopo Massaro è sindaco di Belluno dal 21 maggio 2012

Alessandro Sacchet è presidente dell'Ordine degli Architetti PPC della provincia di Belluno

Cosa comporta amministrare una città alpina in un paese nel quale è evidente la poca attenzione per la montagna e i suoi abitanti?

Per rispondere occorre partire da lontano. Tendenzialmente, i luoghi in cui si formano le maggiori opportunità di vita e di carriera sono le aree metropolitane; ciò ha spinto le Istituzioni statali e regionali ad impemiarvi progressivamente le proprie politiche di sviluppo socioeconomico. Non credo che tale atteggiamento sia in sé criticabile, ma è innegabile che vi siano stati dei contraccolpi per le zone montane, che per moltissimi aspetti sono esattamente speculari alla metropoli. Per la propria sopravvivenza, la montagna necessita di ingenti risorse, di autonomia nei processi di pianificazione e gestione del territorio, e di una strutturata cultura della sostenibilità. Mentre quest'ultima è ormai consolidata nell'arco alpino italiano, l'autonomia e le risorse sono temi oggi appannaggio solo delle province e delle regioni a Statuto Speciale. Solo tre territori (Belluno, Sondrio e Verbania) ne sono privi e rischiano oggi di soccombere vittime di spopolamento, costi inaffrontabili per i servizi e scarsa competitività. Amministrare oggi in questi territori significa lavorare in trincea con strumenti che nessuno mette a disposizione.

La città di Belluno è collocata al centro dei cinque siti Unesco del Veneto: Venezia e la sua laguna, l'Orto botanico di Padova, la città di Vicenza e le ville palladiane, la città di Verona, le Dolomiti. Può questa caratteristica fornire elementi per uno sviluppo turistico? E se sì, come?

Dobbiamo ricordare come il riconoscimento della qualifica di patrimonio dell'umanità deve innanzitutto intendersi per ciò che è: un richiamo all'elevato valore di un patrimonio mondiale; solo secondariamente si può ipotizzare un suo utilizzo come motore di uno sviluppo socioeconomico. L'opportunità in questo senso è immensa, ma solo la capacità di valorizzare le differenze da un lato e la volontà di far rete dell'altro potrà permettere la capitalizzazione. Probabilmente la crisi economica, ed in particolar modo del settore manifatturiero, sta creando l'occasione per una diversificazione economica che guarda al turismo. O si coglie oggi l'occasione, o probabilmente sfumerà per sempre.

Negli anni scorsi avete lavorato molto sullo stretto rapporto tra città e natura, rafforzando il legame tra i centri abitati e il loro intorno. Intendete proseguire in questa direzione?

Non c'è dubbio che si debba proseguire su questa strada; ciò che manca oggi è la traslazione di que-

ALTITUDINE: 389 M S.L.M.

SUPERFICIE: 147,22 KM²

ABITANTI: 35.703

DENSITÀ: 242,51 AB/KM²

sta strada negli strumenti di pianificazione urbanistica da un lato e nello sviluppo socio-economico dall'altra. Stiamo quindi lavorando molto sullo sviluppo di una visione turistica basata sul binomio cultura-ecosostenibilità, che sta portando grandi soddisfazioni e che avrà un momento di svolta nell'imminente inaugurazione dei due prestigiosi contenitori culturali di Palazzo Bembo e Palazzo Fulcis. Inoltre, alla fine dell'anno scorso abbiamo dato il via alla redazione del piano di assetto del territorio, su cui lavoreremo con maggiore intensità nel corso del 2016 per rendere questo legame patrimonio della Città anche per gli anni a venire.

Molte prestigiose classifiche sulla qualità della vita e dell'ambiente collocano Belluno ai primissimi posti in Italia. Questo però pare non essere sufficiente per evitare il calo di residenti e la fuga di cervelli che si sta verificando negli ultimi anni. Quale ricetta avete in mente per contrastare questa tendenza?

La maggiore contraddizione bellunese è che qualità della vita e numero dei residenti sembrano valori inversamente proporzionali. Un tempo la qualità della vita bellunese era elevata grazie a fattori ambientali; oggi si sono aggiunti il settore della sicurezza, del benessere dei nuclei familiari e delle tasse più basse d'Italia. Eppure, la "fuga"

viene attenuata esclusivamente dal fisiologico fattore immigratorio, senza il quale gran parte delle classi delle scuole, ad esempio, chiuderebbero. I fattori responsabili di tale abbandono sono molteplici, alcuni dei quali ineludibili dal territorio (come le politiche di livello superiore che favoriscono le aree metropolitane, o le normative che consentono la grande distribuzione), ma altri sono maggiormente alla portata dei Comuni: prezzi degli immobili, servizi alle famiglie, sostegno al commercio di prossimità. Il Comune di Belluno sta varando il progetto "ViviBelluno", un pacchetto di misure volto ad intervenire sulle due dinamiche più sensibili in città: da un lato la diaspora dei più giovani e dall'altro la necessità di favorire l'emancipazione giovanile e l'imprenditorialità. Il tema di fondo è costituito dal recupero dei "contenitori" sfitti di tutta la Città, sia pubblici sia privati, affinché siano ricollocati sul mercato come abitazioni a canoni particolarmente agevolati. In particolare, il Comune metterà a disposizione i propri immobili inutilizzati ed incentiverà i proprietari edilizi che faranno altrettanto. Le misure saranno di tre tipi: per Famiglie monoparentali, prevenendo così casi di "nuove povertà"; per giovani che faticano ad emanciparsi dalla famiglia di origine prevalentemente per motivi economici; per tutti coloro che attualmente non risiedono a Belluno, ma vorreb-

bero trasferirsi creando maggiori economie di scala per la Città. I Cittadini che saranno inseriti nel progetto potranno usufruire non solo del canone di locazione agevolato, ma anche di una serie di agevolazioni nel campo dell'imprenditorialità (ad esempio iniziative di co-working e start up) e di benefit per usufruire dei servizi della Città.

L'Urban Center è luogo di coinvolgimento della società e di dibattito, analisi e approfondimento intorno alle politiche di trasformazione di una città. È ipotizzabile vedere la nascita di questa importante risorsa per la comunità anche a Belluno?

In Città stiamo pensando da tempo all'Urban Center, che credo vedrà la luce prima della fine del mandato. L'obiettivo di fondo è quello di adottare uno strumento aggiuntivo di permeazione tra l'Amministrazione e i Cittadini. In particolare occorre che le politiche dell'Amministrazione siano conosciute dai Cittadini, affinché questi possano comprenderne la logica e quindi contribuirvi sia nel vivere quotidiano, sia nel suggerire soluzioni e prospettive.

BOLZANO

Intervista al Sindaco uscente

Luigi Spagnoli

«La città alpina deve offrire servizi specifici, che seppure simili a quelli delle città di pianura e di mare, devono dare risposte in parte differenti: si pensi ad esempio al fatto che nelle Alpi la popolazione ha un grado di dispersione sul territorio molto maggiore che in pianura»



A cura di

Michele Stramandinoli



Luigi Spagnoli è stato sindaco di Bolzano dal 2005 al 2015.

Michele Stramandinoli è presidente della Sezione Alto-Adige/Südtirol dell'Istituto Nazionale di Urbanistica

Cosa significa essere città alpina, rispetto ad una città di pianura o di mare?

Ogni città è, in quanto tale, centro di sistema rispetto al suo territorio di riferimento, che prescinde dai confini amministrativi. L'Italia è un Paese montuoso, per cui anche molte città di pianura posseggono un territorio di riferimento almeno parzialmente montano: ma sono poche le città alle quali fa riferimento un territorio esclusivamente montano, e Bolzano è tra queste. Essere centro di sistema significa che la città offre, a chi vive stabilmente o occasionalmente in quel territorio, i servizi propri delle realtà urbane. Il territorio di riferimento di ogni città possiede sempre, in quanto tale, delle criticità maggiori, rispetto all'area urbana, in relazione alla vivibilità in senso lato. Se è montano, e alpino in particolare, le criticità sono soprattutto l'orografia complessa con i conseguenti problemi di mobilità, il clima difficile, l'instabilità dei terreni, che sono soggetti a rischi idrogeologici maggiori. Si tratta di criticità che rendono le attività umane, rispetto a quelle analoghe svolte in pianura, più complesse da svolgere e quindi più onerose. La città alpina deve pertanto offrire servizi specifici, che seppure simili a quelli delle città di pianura e di mare, devono dare risposte in parte differenti: si pensi ad esempio al fatto che nelle Alpi la

popolazione ha un grado di dispersione sul territorio molto maggiore che in pianura.

Cosa intende per servizi propri delle realtà urbane?

Da un lato le strutture pubbliche: a Bolzano si trova oltre il 90% degli uffici pubblici di tutto l'Alto Adige, ma anche gran parte delle aziende maggiori, gli artigiani più specializzati, gli esercizi commerciali più forniti, le case di cura. L'ospedale di Bolzano è di gran lunga il più grande e frequentato della provincia. La città in genere, e la città alpina in particolare, è per sua natura baricentrica rispetto al suo territorio, per cui è, per così dire, il luogo privilegiato di stoccaggio di diverse tipologie di merce, sia commerciali che non. È evidente che tutto ciò comporta flussi di persone che quotidianamente entrano ed escono dalla città, la cui rete di mobilità interna e col territorio è pertanto di grande importanza strategica.

Quindi le città alpine si assomigliano tra loro...

Certamente. Ma sono anche assai diverse, sia per motivi storici, sia perché i territori, e le città che li rappresentano, sono oggi in competizione tra loro. Trovarsi lungo una linea di mobilità internazionale come l'asse del Brennero ha sicuramente favorito Bolzano: il fatto che tale

ALTITUDINE: 262 M. S.L.M.

SUPERFICIE: 52,29 KM²

ABITANTI: 106.222

DENSITÀ: 2.031,4 AB/KM²

linea sia oggi la più trafficata dell'arco alpino porta vantaggi ma anche impatti pesanti, e d'altro canto ci sono anche altre città, lungo questo asse, come Trento per esempio, che legittimamente hanno il diritto di cercare un proprio sviluppo parallelo, diverso ma analogo, generando automaticamente una competizione positiva.

La relazione col territorio è dunque fondamentale.

Esatto. Ormai anche nelle valli alpine, che come detto sono popolate assai meno densamente rispetto alla pianura, c'è un'esigenza di qualità della vita elevata. Non è più come un tempo, quando la popolazione urbana era evoluta e quella rurale arretrata. Oggi ogni persona ha l'aspirazione di condurre una vita piena anche di attività culturali e del tempo libero, con esigenze articolate riguardo alla propria crescita individuale e nella comunità in cui vive. Ciò porta al fatto che, in realtà, tutto il territorio è "parte" della città, una grande "città diffusa", dove la periferia, le valli appunto, avendo una maggiore qualità di natura e paesaggio, offrono la possibilità agli abitanti della città di fruirne, ovviamente in modo sostenibile. Ma non c'è solo il turismo che ospita chi viene da fuori, c'è anche il

turismo interno del territorio. Questo porta a dinamiche particolari che vanno continuamente monitorate e tenute sotto controllo, per evitare che il territorio degeneri: ecco dunque che la città si trova ad avere anche questa responsabilità.

L'attuale assetto amministrativo rispetto alle competenze di Stato, Regione, Provincia e Comune, è a suo avviso adeguato per far fronte a queste sfide?

Potrebbe esserlo se l'autonomia degli enti locali fosse certa, acquisita e corredata da una ragionevole certezza delle entrate da parte della fiscalità generale. Nella realtà di oggi, invece, con l'Amministrazione centrale dello Stato perennemente in caccia di risorse con cui far fronte al proprio debito sempre crescente, tutte le autonomie locali sono in uno stato di incertezza rispetto alle risorse disponibili. Anche l'autonomia speciale assegnata alla Provincia di Bolzano è continuamente messa in dubbio, e le risorse ad essa assegnate continuamente ricalcolate. Ciò non consente di programmare gli interventi da farsi, soprattutto quelli sul territorio montano, che però sono preziosissimi, perché prevengono, in corrispondenza di frane, alluvioni o altre cause di calamità naturali, danni al territorio, anche alla pianura più a valle, assai

più costosi.

E la popolazione, è consapevole di vivere in una città alpina, o vive come ogni altra popolazione urbana?

Le ultime generazioni della popolazione urbana hanno perso completamente il rapporto con la terra, e le reminiscenze delle tradizioni agricole familiari sono ridottissime. A ciò si aggiungono i nuovi cittadini provenienti da altri Paesi, che ovviamente hanno poca dimestichezza con il nostro modo di vivere la montagna. A Bolzano c'è poi, in aggiunta, il problema della lingua: quella parlata in città è maggiormente l'italiano, mentre il territorio parla tedesco. Investire nel far conoscere le modalità della vita nelle Alpi, in primo luogo agli abitanti delle città alpine, ma anche al resto del Paese, è fondamentale per il nostro futuro. La vicenda dell'orsa Daniza è emblematica di come è grande la cesura culturale tra chi vive in città e chi custodisce, abitando, la montagna.

CUNEO

Intervista al Sindaco

Federico Borgna

«Mentre la città fa sì che la montagna possa raggiungere la cosiddetta "massa critica" per la gestione di alcuni servizi essenziali, la montagna, offre alla città risorse naturali, una migliore qualità della vita e dell'ambiente, una maggiore propensione al turismo»



A cura di

Cristiana Oggero



Federico Borgna è sindaco di Cuneo dal maggio del 2012

Cristiana Oggero è Dottore in Pianificazione Territoriale, Urbanistica e Paesaggistico-Ambientale, presso il Politecnico di Torino.

Una città di montagna come Cuneo, su quali elementi di attrattività può contare?

I fattori di attrattività che caratterizzano Cuneo sono paradossalmente legati al suo isolamento, al fatto di essere stata da sempre fuori dai grandi flussi territoriali, che per anni ne ha negativamente limitato lo sviluppo, ma che oggi può rivelarsi un'enorme potenzialità. Si tratta infatti di un'area importantissima dal punto di vista strategico e che sicuramente può trovare giovamento dalla sua vicinanza sia alla montagna che al mare. L'isolamento strutturale e territoriale a cui Cuneo ha dovuto da sempre sottostare, ha fatto sì che la città non potesse acquisire né gli aspetti positivi, ma soprattutto gli aspetti negativi dello sviluppo indiscriminato cui altre realtà hanno dovuto sottostare (indistintamente sia in aree montane che in aree di pianura). Cuneo si pone pertanto in un'area intermedia, di mezzo, tra città e montagna, al piede delle Alpi, ma sufficientemente vicina alle dinamiche urbane forti. Insomma una città attrattiva perché "diversa" nelle sue dinamiche di sviluppo sia dalla città metropolitana, sia dalla montagna circostante. Potrebbe addirittura parlarsi di uno sviluppo "rurbano", rurale e urbano allo stesso tempo, dove le due componenti sono rimaste stabili e dove l'una non è riuscita a prevalere sull'altra. Per questo

città alpine come Cuneo, ormai facilmente accessibili grazie a recenti interventi di adeguamento strategico, possono inserirsi in un'ottica di sviluppo "rurbano" innovativo e rinnovato, attento agli insegnamenti che possono essere veicolati dai poli territoriali con cui storicamente si confronta (città e montagna).

Le città alpine sono dotate di caratteristiche comuni?

Sicuramente città alpine come Cuneo, oltre a fornire oppure collaborare alla gestione di importanti e vitali servizi alla popolazione (trasporto pubblico locale, ospedali territoriali, consorzi socio-assistenziali, ecc.), ha in comune con altre città come Trento o Chambery, (quest'ultima è entrata recentemente a far parte di una rete che l'ha coinvolta insieme a Cuneo in progetti europei transfrontalieri Alcotra attenti allo sviluppo territoriale locale) l'importante rapporto simbiotico con il territorio circostante. Quindi mentre la città fa sì che la montagna possa raggiungere la cosiddetta "massa critica" per la gestione di alcuni servizi essenziali, la montagna, offre alla città risorse naturali, una migliore qualità della vita e dell'ambiente, una maggiore propensione al turismo, ancor meglio se sostenibile e attento al territorio e alle

ALTITUDINE: 534 M. S.L.M.

SUPERFICIE: 119,67 KM²

ABITANTI: 56.099

DENSITÀ: 468,78 AB/KM²

specificità locali.

È possibile affermare che le città dell'arco alpino siano dotate di particolari specificità rispetto a quelle di pianura?

Generalmente una città "alpina" si distingue da una di "pianura" per aspetti e assetti storico-culturali e locali consolidati, insiti nel territorio di cui fa parte. Mentre la città "di pianura" in sé può vivere autonomamente senza evidenti "intoppi" con altre realtà territoriali, la città "alpina" si raffronta quotidianamente con il territorio che la circonda e con essa instaura rapporti di scambio simbiotico, una sorta di *do ut des* territoriale insostituibile, una simbiosi territoriale, che non dovrebbe mai essere alterata o modificata per non mutare i preziosi equilibri che con il tempo sono andati a crearsi e consolidarsi, utili al "mantenimento" vitale di funzioni tanto preziose quanto rare. La città di Cuneo più che "alpina" può essere considerata pedemontana, un punto di riferimento per le valli che la circondano. Solo per questo può essere definita "alpina". Pertanto una città "alpina/pedemontana" come Cuneo, a differenza di una di pianura, raccoglie attorno a sé una serie di territori, caratterizzati da una dispersione abitativa territoriale forte, dove

non si è in grado di "fare massa critica" e dove la gestione dei servizi è problematica, difficile, ardua.

In che cosa una città come Cuneo può dirsi dotata di una dimensione squisitamente "urbana"?

Sicuramente il fatto di essere densamente popolata rispetto al territorio circostante e al fatto che presenti: un numero di servizi essenziali unici. Essa infatti si caratterizza per la presenza di un polo universitario (distacco di quello torinese) che ha conosciuto particolare sviluppo negli ultimi 20 anni, di un ospedale tra i più importanti nel sud piemontese (ormai uno dei pochi rimasti), ecc.; un parco urbano unico che ne caratterizza ancora di più "l'urbanità" (l'altopiano), il Parco Fluviale Gesso e Stura; un elevato livello di accessibilità rispetto al territorio circostante grazie alla presenza di importanti infrastrutture, anche di recente realizzazione come l'Autostrada A33 "Cuneo-Asti"; una serie di centri nevralgici territoriali dove la popolazione locale può lavorare (nelle numerose PMI del settore agrario e attente allo sviluppo rurale) e impiegare il proprio tempo libero (luoghi dove organizzare attività di svago, fiere, manifestazioni, ecc.); numerose attività

commerciali e un "centro commerciale naturale" come via Roma, spina dorsale urbana, oggetto di recenti riqualificazioni insieme all'intero centro storico. Si può quindi affermare che gli elementi tradizionali dell'urbanità non mancano, anzi. Sono fortemente radicati, in questa piccola città piemontese.

In quale maniera l'organismo urbano si relaziona al suo intorno naturale?

Nel caso di Cuneo possiamo dire che la natura ne fa parte ma allo stesso tempo le fa da sfondo. Cuneo è stata infatti recentemente definita la città nel Parco, o meglio, facendo riferimento al Parco Fluviale Gesso e Stura, il Parco con la città dentro. Da questa sua conformazione geo-morfologica, Cuneo, sicuramente, ha potuto da sempre trarre numerosi vantaggi in termini ecologico-ambientali a partire dalle risorse naturali presenti nella montagna che la circonda (acqua e aria incontaminata, risorse spesso inesplorate e inutilizzate – come la biomassa, ecc.). La Città di Cuneo ha intenzione di puntare l'attenzione su politiche del settore in futuro e in particolare su politiche che investano nella green economy, su energie rinnovabile o su eco sostenibilità e sviluppo ecosostenibile, anche per quanto riguarda la gestione dei rifiuti.

INNSBRUCK

Intervista al Sindaco

Christine Oppitz-Plörer

«La combinazione tra città e natura nella capitale tirolese è unica. Soltanto il fatto che sia possibile, con la Nordkettenbahn, arrivare dal centro città ai 2000 metri sul livello del mare in soli 20 minuti ne rappresenta una prova. In più Innsbruck offre una vita culturale molto ricca. E poi è una città movimentata»



A cura di

Alessandro Franceschini



Christine Oppitz-Plörer
è sindaco di Innsbruck dal
marzo del 2010

Alessandro Franceschini
è direttore di Sentieri Urbani

L'immagine di Innsbruck è quella di una città estremamente moderna incastonata dentro ad un sistema alpino dai tratti ancora molto tradizionali. A partire dalle caratteristiche della sua città, crede sia possibile affermare che la città alpina sia dotata di elementi di originalità rispetto alla città di pianura?

Certamente Innsbruck, come città alpina, presenta caratteristiche diverse rispetto a una città di pianura. Già il solo problema dello spazio per le costruzioni comporta una sfida speciale per la pianificazione. Dall'altro canto la capitale del Tirolo per la sua posizione all'intersezione dei flussi di traffico Nord-Sud e Est-Ovest è anche un luogo privilegiato per la localizzazione di tante imprese che traggono vantaggio dal posizionamento nella rete dei trasporti.

Può dirci qualche cosa di più su questi tratti specifici? Ritieni che l'aggettivo "alpino" li sintetizzi bene?

Se pensiamo alla costruzione di un marchio, la combinazione di due termini come alpino e urbano è estremamente efficace e Innsbruck rappresenta questa combinazione al cento per cento. La combinazione tra città e natura nella capitale tirolese è unica.

Soltanto il fatto che sia possibile, con la Nordkettenbahn, arrivare dal centro città ai 2000 metri sul livello del mare in soli 20 minuti ne rappresenta una prova. In più Innsbruck offre una vita culturale molto ricca. E poi è una città movimentata.

Questi tratti, possono essere messi in pericolo dalle veloci trasformazioni in atto? E se sì, come? E, al contempo, come possono essere salvaguardati?

Questi tratti specifici da noi vengono tenuti nella massima considerazione, perché in fondo è lì che risiedono le nostre potenzialità. Il turismo urbano vive del posizionamento unico della città. L'amministrazione comunale prende le proprie decisioni tenendo sempre presente l'esigenza di salvaguardare sia la natura che l'immagine tradizionale di Innsbruck, senza però sbarrare la strada agli influssi moderni. Negli ultimi anni, ad esempio, abbiamo realizzato la Nordkettenbahn e rifatto il trampolino olimpionico, servendoci in entrambi i casi di progetti di Zaha Hadid. Adesso stiamo di nuovo affrontando una sfida di questo tipo, con la costruzione del Musicalisches Zentrum, proprio nel centro storico. Sono convinta che il risultato alla

ALTITUDINE: 574 M. S.L.M.

SUPERFICIE: 104,91 KM²

ABITANTI: 126.851

DENSITÀ: 1209,14 AB/KM²

INNSBRUCK



fine sarà più che presentabile e che a lavori terminati - nel 2018 – Innsbruck ci guadagnerà anche dal punto di vista urbanistico.

Che ruolo ha svolto e può svolgere una città come Innsbruck nella montagna e per la montagna?

Come capitale tirolese e, soprattutto, per la sua posizione centrale Innsbruck gioca un ruolo determinante nel mercato del lavoro per tutte le comunità dei dintorni. Ogni giorno arrivano da tutto il Tirolo, come lavoratori pendolari, 44.790 persone. Inoltre, come si è detto prima, Innsbruck è anche l'hot spot del Tirolo in campo culturale. L'offerta del tutto variegata che c'è in questo campo viene accolta molto bene da tutta la popolazione tirolese.

Grazie a quali elementi la sua città può essere considerata attraente?

Soprattutto la combinazione di vita culturale, vita cittadina e vita nella natura fa di Innsbruck una città attraente. Questa combinazione non si trova in nessuna altra città in questa forma e con questa intensità.

Quali sono le relazioni che un centro urbano come Innsbruck può tessere con il suo intorno naturale? In altre parole: quale rapporto vive la sua città con la natura circostante?

La natura offre a Innsbruck una quinta teatrale unica ma questa natura richiede cura oltre che apprezzamento. Offre molteplici possibilità di svago e modi per trascorrere il tempo libero in modo attivo. Innsbruck possiede più di 10.500 ettari di bosco che rappresentano il 40% dell'intera superficie urbana e questo, rapportato al numero di abitanti, significa 400 metri quadri di bosco per abitante. La città possiede poi 5 malghe comunali e sta completando la Umbrueckler Alm, una malga di concezione moderna con cui creare un nuovo punto di incontro, sulla Nordkettebahn, tra la dimensione alpina e quella urbana. Tutto questo conferma la volontà della città di valorizzare il proprio spazio naturale.

Un'ultima questione: quali sono le potenzialità di una rete tra le città di Innsbruck, Bolzano e Trento?

E' scontato che la collaborazione sovregionale e, in questo caso, anche

transfrontaliera comporta solo vantaggi. Collaborare significa guardare oltre il proprio orizzonte, certi che le sinergie produrranno frutti.

(Traduzione a cura della prof.ssa Michaela Girschik)

TRENTO

Intervista al Sindaco

Alessandro Andreatta

«La gente che abita le montagne si distingue per tenacia, umiltà e laboriosità. Abitare in montagna significa avere meno opportunità di vita sociale e questo ha portato le comunità locali a “compattarsi”, creando reti di solidarietà e rivolgendo una attenzione particolare alla dimensione “comunitaria”»



A cura di

Corrado Diamantini



Alessandro Andreatta
è sindaco di Trento dal 2009

Corrado Diamantini
è professore di Tecnica e
Pianificazione urbanistica presso
l'Università di Trento

Ha senso parlare di città alpina?

Ci sono senz'altro delle similitudini, ma pensare che le città alpine siano uguali sarebbe un errore. Bolzano e Trento, ad esempio, hanno il vantaggio di essere collocate lungo il corridoio del Brennero. Sono sì all'interno di una regione alpina, ma sono allo stesso tempo inserite in un intenso flusso di scambi. E questo è indubbiamente un grande vantaggio, che non ha riscontri in altre città. Penso ad esempio a Sondrio, a Belluno, ad Aosta che vivono situazioni molto diverse. Più che i tratti comuni delle città mi vengono in mente i tratti comuni degli abitanti, soprattutto per quanto riguarda la percezione del tempo, dei luoghi, dello stesso futuro. La gente che abita le montagne si distingue per tenacia, umiltà e laboriosità. Abitare in montagna significa avere meno opportunità di vita sociale e questo ha portato le comunità locali a “compattarsi”, creando reti di solidarietà e rivolgendo una attenzione particolare alla dimensione “comunitaria” e quindi alla qualità dell'amministrazione, che poi significa qualità dei servizi offerti dell'ente pubblico. In tutto questo il fatto che il volontariato sia molto diffuso nei territori alpini fornisce un elemento in più per capire quanto sia cruciale il ruolo della comunità locale nei territori di montagna.

Che ruolo ha svolto e può svolgere una città come Trento nella montagna e per la montagna?

La montagna isola ma allo stesso tempo protegge. Ecco, non bisogna accontentarsi di questa sensazione di sicurezza offerta dall'isolamento. Bisogna salire per vedere cosa c'è oltre. A Trento lo si è fatto negli anni sessanta del secolo scorso. Si è dato uno scossone al torpore ingenerato dall'isolamento, puntando su cose impensabili in montagna, come la formazione universitaria e la ricerca. Queste scelte sono state accompagnate anche da una spinta data all'industrializzazione, ancora poco presente, avviando uno sviluppo di cui prima non c'era traccia. Si è sfuggiti quindi a una logica di città alpina, ossia da un immobilismo che avrebbe travolto tutto. Nella città alpina e questo vale anche per il presente, bisogna restare fisicamente, ma potendo però volare.

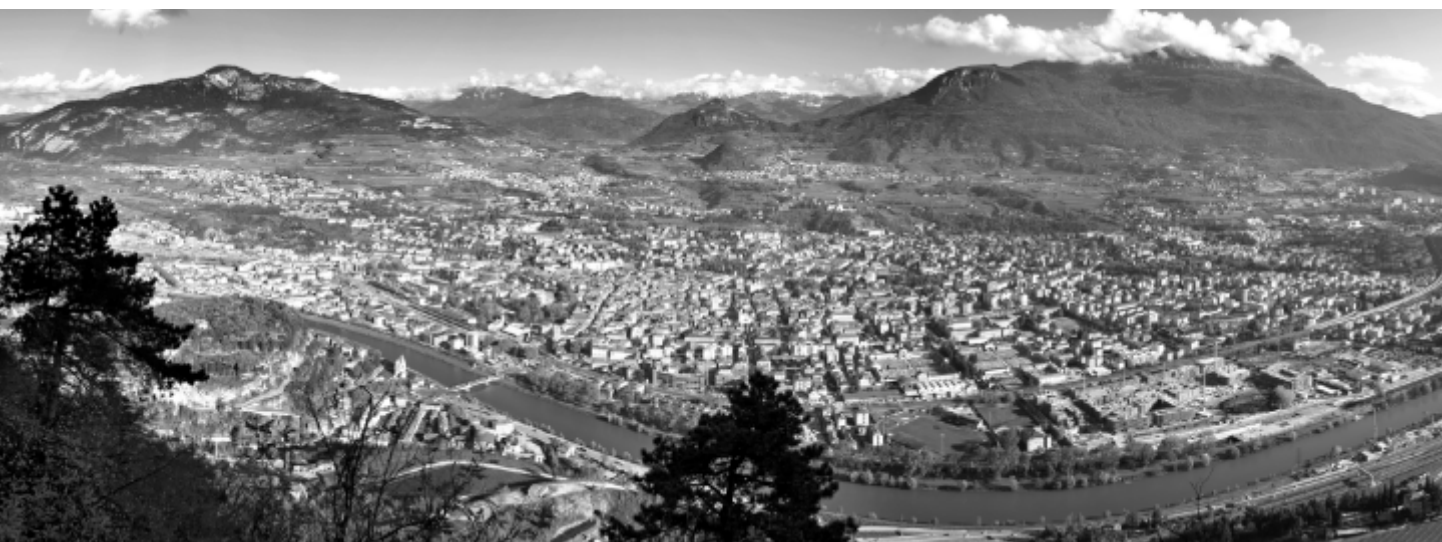
Cos'è che fa “volare” Trento?

Sono appunto la presenza da un lato dell'Università e dei centri di ricerca e dall'altro del turismo, che rappresentano altrettanti punti di forza dell'economia cittadina. L'Università e i centri di ricerca hanno attirato un flusso di docenti e di studenti, con tutto l'indotto economico e culturale che questo significa; il

ALTITUDINE: 194 M. S.L.M.

SUPERFICIE: 157,88 KM²

ABITANTI: 117.331

DENSITÀ: 743,17 AB/KM²

turismo sta prendendo piede in questi ultimi anni e si sta rivelando sempre di più una risorsa vitale per l'economia della città. E qui conta moltissimo la storia: Trento mostra ancora intatte le vestigia di tanti secoli di principato.

E cos'è che rende Trento attrattiva?

Molte persone che hanno preso residenza a Trento erano venute qui, per ragioni di lavoro, con l'idea di passarci solo alcuni anni, ma poi hanno deciso di mettere radici. E lo hanno fatto certamente per la qualità della vita che la città è capace di offrire oltre che per l'efficienza dei servizi. E qui ritorno alle cose che ho detto in precedenza. Non si tratta di una offerta accidentale, frutto di una buona amministrazione che può conoscere alti e bassi, ma di una offerta che affonda le proprie radici in un radicato senso civico. E poi un ruolo lo gioca senz'altro il contatto diretto con la natura.

La natura, appunto. Fa da sfondo a una città di montagna o ne è parte?

Trento si estende lungo un fondovalle di 18 chilometri che in alcuni punti è largo solo un chilometro e mezzo. Qui si accavallano l'autostrada, la tangenziale, la ferrovia e l'Adige. Poi ai lati c'è la collina, che nel passato

ha rappresentato un'occasione per la crescita urbana. Le prime pendici andavano salvaguardate, ma questo lo si è capito tardi. In ogni caso la collina presenta ancora diversi appezzamenti agricoli. Ma estenderei il discorso. La città alpina non è pensabile in modo disgiunto dal territorio che la circonda. E' una città che ha bisogno di una dimensione, anche fisica, più grande di quella che le è consentita. C'è stato un tempo in cui la relazione tra la città e il territorio circostante è stata difficile. Oggi quel rapporto conflittuale è cessato. Tra la città e le valli del Trentino c'è molto dialogo e c'è anche la consapevolezza che proprio dal dialogo e dal rispetto reciproco possono maturare quelle crescite virtuose che si registrano nei territori. Ci si sposta dalle valli alla città e viceversa. È un dare e avere reciproco, che porta vantaggi ad entrambe le parti. Il turista, ad esempio, visita la città per i suoi musei e la sue attrazioni culturali, ma poi va nelle valli per poter vivere la dimensione "naturale" con più intensità.

Si può dire che vivere nelle valli non costituisce più un fattore penalizzante?

Non proprio. Recentemente è stato avviato un dibattito, tra amministratori provenienti da diverse regioni italiane, sulla specificità delle

"terre alte". Quindi non alpine in senso stretto, ma piuttosto direi "montanare". Abbiamo iniziato ad interrogarci sulla specificità dei territori che non hanno i vantaggi che offre la pianura. Si tratta di una riflessione politica ma che ha anche degli importanti risvolti economico-finanziari. Quello che è in discussione, infatti, è il significato dello stare in montagna, che rimanda alla questione della ripartizione delle risorse. Oggi questa ripartizione privilegia i territori di pianura, perché hanno un numero molto maggiore di abitanti. In realtà i territori di montagna vivono da tempo una preoccupante crisi demografica, che si manifesta con un evidente spopolamento. La tutela delle terre alte è pertanto oggi più che mai un argomento all'ordine del giorno. Garantire la presenza dell'uomo anche in territori "scomodi" significa garantire l'efficienza di un territorio vasto. Ma per fare questo è necessario risolvere alcune problematiche, a partire da quelle relative all'accesso ai servizi e quindi alle connessioni e alla mobilità delle persone.



2

IDENTITÀ E FUTURO DELLA CITTÀ ALPINA

Città per le Alpi, Alpi per le città

di Giuseppe Dematteis *

1. Introduzione

In una ricerca internazionale sulle città alpine che coordinai parecchi anni fa¹ si era partiti dall'idea che una città poteva dirsi alpina "non in quanto essa si trovi in qualche rapporto più o meno essenziale con l'ambiente alpino, ma in quanto essa sia *il prodotto di una cultura che possa dirsi alpina*". Non mancarono dubbi al riguardo, tra cui quello che una tale definizione corrispondesse soltanto più a una realtà del passato. Più di recente M.-Ch. Fourny (2004) chiarirà questo punto distinguendo tra un'alpinità ereditata e un'alpinità voluta. Infatti, a differenza del rapporto diretto con l'ambiente fisico-geografico, il rapporto mediato dalla cultura evolve sia in modo passivo, sia in modo attivo e volontario. In tal modo la nostra definizione ci permise di cogliere la dialettica tra l'azione di forze esterne tendenzialmente omologanti (oggi le diremmo globali) e "l'azione di energie interne che, utilizzando forme moderne di sviluppo tecnologico ed economico, tendono a potenziare sistemi urbani autonomi, rispondenti agli interessi locali e regionali più propriamente alpini". (Dematteis 1974, p. 65)

Oggi sono cambiate molte cose, ma credo che le conclusioni a cui si giunse allora offrano una chiave di lettura tuttora valida per riflettere sul futuro delle Alpi e sulle loro città come media-

trici di cambiamenti esogeni e come potenziali incubatrici di nuovi modelli di vita urbana. Cercherò di sviluppare questi temi esaminando il ruolo svolto dalle città nello spazio alpino e la sua evoluzione nel tempo, fin ai cambiamenti recenti, favorevoli a un nuovo tipo di rapporto città-montagna basato su complementarità e reciprocità.

2. Le Alpi e le città

A dispetto dell'immagine corrente formatasi nell'ultimo secolo, quella alpina è stata per lungo tempo una civiltà urbana, oltre che rurale (Gutkind, 1965). Castelli, monasteri, mercati, fiere, manifatture e servizi di tipo urbano avevano i loro centri in tutte le valli, dove, almeno fin all'affermarsi degli stati nazionali moderni, si erano anche maggiormente mantenute le autonomie locali con i poteri connessi. Poi, come ha messo in evidenza A. Salsa (2007), tra la seconda metà dell'Ottocento e la prima del Novecento, la modernità, penetrando nelle sue varie forme nella montagna alpina, ha segnato la fine di un ciclo di civilizzazione iniziato nell'alto medioevo e ha causato il regresso delle culture tradizionali, eliminando le basi economiche e sociali su cui esse si fondavano da quasi un millennio. In alcune parti più accessibili le ha sostituite con la cultura urbano-industriale delle pianure, men-

* Giuseppe Dematteis - Professore emerito del Politecnico di Torino, presidente dell'Associazione Dislivelli (Torino)

tre su larga parte del territorio alpino l'impovertimento economico e demografico ha fatto sì che un po' alla volta la *civitas* si ritirasse nelle pianure.

Questo riflusso è stato quasi totale in regioni come il Piemonte e il Friuli dove ancora a metà del secolo scorso erano numerosi i Comuni sedi di importanti mercati e di servizi pubblici di un certo livello come le preture, gli ospedali ecc., mentre oggi in larghe zone della montagna più interna si registrano tempi di percorrenza superiori a un'ora per accedere a servizi urbani elementari. Le funzioni urbane un tempo presenti in queste valli prima si sono trasferite nelle città minori poste al loro sbocco, per poi concentrarsi sempre più nelle metropoli regionali. Nella ricerca che ho ricordato all'inizio, basandoci sulla presenza di servizi commerciali, professionali e pubblici di un certo livello, avevamo individuato all'interno delle Alpi italiane una sessantina di città, molte delle quali oggi hanno perso o ridotto parecchio le loro ruoli funzioni. Studi successivi (Batzing 2005, Dematteis 2009) hanno mostrato una crescente urbanizzazione sia nelle parti più prossime alla pianura o comunque più accessibili, sia nelle regioni e province autonome totalmente montane, sia ancora nei maggiori centri turistici. In gran parte della montagna interna la marginalizzazione economica e demografica è invece andata di pari passo con un forte indebolimento della rete urbana locale e perciò con una perdita di autonomia funzionale dei territori. Situazioni intermedie si riscontrano in valli che gravitano su città alpine di un certo livello come Belluno, Sondrio e Verbania, cioè su capoluoghi di provincia che però la recente riforma amministrativa ha ora declassato.

È strano che nelle politiche nazionali ed europee la montagna alpina sia vista come uno spazio essenzialmente rurale, come se le sue sorti non fossero oggi più che mai legate alle città, in quanto sedi di risorse cognitive, imprenditoriali, finanziarie e istituzionali. In realtà sappiamo che solo appoggiandosi ad esse i territori montani possono diventare sedi di processi di innovazione e di apprendimento in cui la città media i rapporti con le reti sovra-locali e interagisce con le peculiarità dei territori rurali.

Ciò vale sia per le aree montane che ospitano città al loro interno, sia per quelle che dipendono dai centri urbani distribuiti lungo il margine pedemontano. Nel primo caso il rapporto della

montagna rurale con la città è vitale per entrambe: sia per la città, che ne dipende in varia misura economicamente e culturalmente, sia per il territorio montano rurale, che trova nella vicina città un supporto alla sua vita sociale e al suo sviluppo. Nel secondo caso la montagna rurale dipende invece da città caratterizzate da una "alpinità" molto più debole, perché sovrastata dai legami di regola molto forti che esse hanno con un'avampese non montano, di regola assai più ricco e popoloso.

Le cause di questa dissimmetria vengono attribuite - non senza ragione - a una sorta di colonizzazione politica, economica e culturale della montagna interna, di cui le città del bordo esterno sono state protagoniste, o per lo meno mediatrici, a partire dal XIX secolo. In epoca pre-industriale a una relativa autosufficienza delle valli alpine si accompagnava una certa dipendenza di queste città dalle risorse minerarie, agro-forestali ed energetiche della vicina montagna. Tra metà Ottocento e metà Novecento questo rapporto si inverte: con l'allargamento dei mercati (dei materiali, dell'energia, del lavoro) le città si rendono sempre più indipendenti dai loro retroterra montani, mentre questi aumentano la loro dipendenza da esse non solo per quanto riguarda servizi, investimenti e occupazione, ma anche perché sempre più soggette all'egemonia di una cultura "moderna" di provenienza urbana.

3. Verso una nuova dipendenza delle città da la montagna alpina

Negli ultimi due decenni sono intervenuti ulteriori cambiamenti nel rapporto città-montagna. È praticamente cessata per esaurimento naturale l'emorragia demografica della montagna interna e c'è stato un ripopolamento selettivo (Pascolini 2008, Varotto 2013, Corrado, Dematteis e Di Gioia 2014, Convenzione delle Alpi 2015, Fondazione Montagne Italia 2015). Le biomasse forestali montane hanno accresciuto la loro importanza come fonti di energia rinnovabile e per l'assorbimento del CO₂. È cresciuto il valore delle risorse idriche. Si sono progettate e avviate grandi opere di attraversamento, che hanno anche generato forti movimenti di opposizione locale. Questi ed altri movimenti identitari hanno rivalutato le culture locali e le loro espressioni tangibili e non, con conseguente sviluppo di azioni per il recupero del patrimonio culturale, che hanno trovato un forte sostegno nel-

la città. Dalle città è venuta anche la spinta alla salvaguardia del patrimonio naturalistico-ambientale, con un notevole aumento delle superfici a parco naturale e delle aree protette. Ora si sta affermando, sempre nelle città, una domanda di fruizione turistica della montagna diversa dalle forme tradizionali novecentesche. Essa tende a crescere in modo diffuso attraverso una ricca gamma di pratiche "dolci", esperienziali ed eco-sostenibili, che stanno modificando l'offerta ricettiva. Di pari passo si è avuta una rivalutazione dei prodotti tipici locali e delle relative filiere corte.

Queste pratiche recenti, di origine soprattutto urbana, stanno modificando l'immagine della montagna consegnataci dalla modernità e con essa in qualche misura anche il suo rapporto con la città. Crescono nelle città i soggetti collettivi privati e pubblici che promuovono programmi e azioni per una rinascita innovativa della montagna, affidata soprattutto al lavoro e alla cura dei suoi abitanti e rivolta quindi a mantenere certe soglie di popolamento o a ripristinarle con nuovi abitanti, specie se giovani, là dove esse sono venute meno.

A livello mentale, queste tendenze recenti, che Aldo Bonomi (2013) ha chiamato "vibratilità dei margini" e "nuova centralità della montagna", stanno rovesciando i rapporti novecenteschi di dominanza-dipendenza, fin a riconfigurare nuove possibili forme di dipendenza delle città dai loro retroterra montani. Cresce anche la consapevolezza che quelle risorse naturali e quei valori ed esperienze di vita di cui chi vive ed opera in città oggi sente il bisogno, si trovano soprattutto in quelle parti della montagna che nell'ultimo secolo hanno subito maggiormente la marginalizzazione socio-economica e che hanno bisogno delle città per rinascere.

È interessante notare che questo rovesciamento di prospettiva sta avvenendo soprattutto nelle città dell'avampese alpino, comprese metropoli come Milano e Torino. Sono città accusate non a torto di aver esercitato in passato un dominio distruttivo sulla montagna alpina, che si scoprono ora in una certa misura dipendenti da essa per quanto riguarda risorse e valori di cui sentono la mancanza. Questa dipendenza si sta ora traducendo in una ritrovata "alpinità" delle città dell'avampese pedemontano, non più "ereditata", ma voluta, o almeno immaginata e desiderata.

4. Esperimenti di una città diversa

Mentre le città riconoscono i valori della montagna, i territori alpini da cui la città si è maggiormente ritirata rivendicano un diritto alla città intesa come civitas, cioè a quell'insieme di legami sociali, di funzioni, di servizi e di istituzioni capaci di offrire ai cittadini – ovunque risiedano – i vantaggi di una vita civile. E' noto che tali condizioni si possono avere solo in territori che presentino una soglia minima di popolazione. Anche se l'accresciuta mobilità delle persone e delle informazioni hanno oggi abbassato questa soglia, rimane il fatto che ad esempio i luoghi d'incontro dei giovani, la scuola dell'obbligo, i servizi per gli anziani, le connessioni telematiche e altre cose ancora, tra cui non ultime le opportunità di lavoro, difettano in molte parti della montagna alpina meno densamente abitata. Di qui un disagio esistenziale e sociale (Salsa 2007), che deriva appunto dall'essere esclusi dall' "effetto città".

La montagna alpina che rivendica il suo diritto ad essere anch'essa "città" può anche offrire in cambio qualcosa di prezioso. Facendo leva sul "desiderio di montagna" di chi abita in città e sul differenziale positivo del suo ambiente naturale e culturale può proporsi come un modo diverso di essere città, aprendo prospettive nuove e vantaggiose non solo per i suoi abitanti, ma anche per le popolazioni urbane della pianura che vorrebbero vivere in una città diversa. Il progetto di creare ambienti di vita e di lavoro con qualità e opportunità pari o superiori a quelle degli agglomerati urbani offre la possibilità di sperimentare un modello urbano competitivo non tanto e non solo sotto l'aspetto economico, ma anche e soprattutto sotto quello ecologico, culturale, politico-sociale e istituzionale.

Non è un cammino facile da percorrere perché passa attraverso un conflitto tra riproduzione identitaria e omologazione, tra il radicamento nei luoghi e la mobilità dei flussi, tra valori non negoziabili e negoziabili. Inoltre richiede un adeguato supporto istituzionale e normativo a livello nazionale, con approcci nuovi, come ad esempio quello adottato nel recente programma ministeriale "Aree interne"². D'altra parte va sottolineato che, assieme a una domanda di fruizione da parte delle popolazioni urbane, cresce la consapevolezza di quanto la montagna potrebbe offrire di più se le vicine città s'impegnassero di più nel miglioramento delle

condizioni di vita e nel ringiovanimento demografico delle valli e, attraverso ad esso, nella messa in valore di molte risorse locali poco o male utilizzate. Oggi esiste quindi una potenziale convergenza di interessi per sviluppare e riqualificare, con vantaggio reciproco, l'interscambio delle città con i loro retroterra montani, su basi solidaristiche, nel quadro di una visione ecosistemica che faccia riferimento a concetti come quelli della bioregione urbana, del metabolismo urbano, delle reti ecologiche, della gestione attiva dei servizi eco-sistemici (Bagliani e Dansero 2011, Magnaghi 2014)³ Finora sono state prospettate solo soluzioni parziali, basate su compensazioni monetarie per alcuni beni e servizi che la montagna fornisce gratuitamente o quasi (acqua, alcuni servizi eco-sistemici, manutenzione ambientale e paesaggistica, servitù dei grandi corridoi transalpini ecc). E' meglio di niente, ma il problema andrebbe affrontato a partire da un bilancio complessivo di tutti i flussi in entrata e in uscita, come base per una loro regolazione e compensazione non soltanto monetaria, ma estesa allo scambio reciproco di servizi.

5. Regioni urbane da costruire nelle Alpi

Se consideriamo l'interscambio montagna-città in termini di dare-avere, vediamo che il dare della montagna consiste principalmente in flussi di persone (emigrati, pendolari); flussi di beni tangibili (minerari, energetici, idrici, agro-silvo-pastorali e artigianali, componenti industriali); cessione di spazi (suoli edificabili per seconde case, spazi per grandi infrastrutture, per impianti sciistici ecc.); fornitura di beni e servizi intangibili: servizi eco-sistemici, cura del territorio e prevenzione dei rischi naturali, cura del paesaggio e dei beni ambientali e culturali fruiti da visitatori e villeggianti, cure della salute (climatiche, idropiniche, convalescenziari ecc), servizi locali resi a proprietari di seconde case, villeggianti e turisti (infrastrutturali, commerciali, artigianali, professionali, sanitari, ricreativi, culturali ecc), servizi scolastici complementari e per la ricerca.

Quello che invece la città offre alla montagna rurale consiste soprattutto in beni strumentali e di consumo non producibili localmente, flussi di persone (visitatori per attività sportive, ricreazione, affari, istruzione, villeggianti, nuovi residenti e multi-residenti), servizi di livello sovralocale (commerciali, bancari, amministrativi, professionali e per le imprese, medico-ospedalieri,

scolastici, assistenziali, ecc), investimenti privati (in imprese, seconde case, impianti vari) investimenti pubblici (in infrastrutture, protezione dai rischi naturali, riqualificazione e sviluppo sostenibile delle risorse montane ecc), trasferimento di tecnologie e di capacità imprenditoriali, governance multilivello e supporti tecnici per la gestione del territorio, dell'ambiente, dei beni culturali e del paesaggio.

I beni e servizi che la montagna rurale dà oggi alla città sono solo in parte sostituibili con un'offerta alternativa non montana. Molti sono sotto-remunerati e in parte gratuiti. Invece ciò che la montagna riceve dalla città più vicina non è di regola gratuito ed è in larga misura non sostituibile, dunque generatore di una forte dipendenza. Un'altra forma di dipendenza deriva dal flusso di visitatori e di villeggianti che in molti casi sono il principale sostegno dell'economia locale. Il bilancio di questi scambi sembra dunque piuttosto squilibrato a svantaggio della montagna, che non potrebbe vivere senza la città, mentre la città senza la montagna perderebbe qualcosa di importante, per cui si può dire che un retroterra montano in buona salute assicura alle città alpine e pedemontane dei vantaggi che altre città non hanno e che quindi un riequilibrio dei rapporti di scambio sarebbe non solo equo, ma anche conveniente per entrambe le parti.

In attesa che a livello nazionale vengano predisposti appositi strumenti (del tipo ad esempio delle *Communauté de Communes* e delle *Communauté d'agglomération* francesi) si possono avviare esperienze interessanti nell'ambito del già ricordato programma Aree interne. Nella programmazione dei Fondi strutturali 2014-2020 si può utilizzare lo strumento degli Investimenti Territoriali Integrati (ITI) e far ricorso alla cooperazione prevista all'art. 35 del regolamento PSR. Là dove la montagna alpina è entrata a far parte di una città metropolitana, come nel caso di Torino, si offre l'opportunità di regolare in modo innovativo l'interscambio montagna-città.

Gli ostacoli certamente non mancano e sarebbe sbagliato tacerli. Il metodo di calcolo dei flussi eco-sistemici in termini di dare-avere è in buona parte da inventare. Gli strumenti di programmazione negoziale esistenti sono solo parzialmente adatti. I retroterra montani dovrebbero presentarsi uniti al negoziato con la (o le) città di riferimento, superando una frammentazione

sovente dettata da piccoli interessi campanilistici. Inoltre non è facile stabilire un rapporto paritario tra interessi e attori con capacità negoziali e conoscenze tecniche molto diseguali. In più la debolezza demografica della montagna interna si traduce in uno scarso peso elettorale e quindi in una rappresentanza politica assai ridotta negli organi decisionali se non intervengono misure correttive nel disegno dei collegi elettorali, nel "peso" delle superfici territoriali rappresentate ecc.. Infine la popolazione urbana è nell'insieme ancora poco consapevole dei benefici che già riceve e che ancor più potrebbe ricevere dalla montagna, mentre una parte della popolazione montana rimane culturalmente succube di una modernità obsoleta, oppure è condizionata da chiusure localistiche e da diffidenze rancorose.

6. Conclusioni

La recente rivalutazione delle risorse ambientali, culturali ed economiche delle aree alpine interne le segnala come ambienti capaci di rispondere alle esigenze espresse dagli abitanti delle aree urbane vicine, fin a proporsi come potenziali laboratori di nuovi modi di vita, di insediamento e di lavoro per chi dalla città le frequenta e vi opera in modo continuativo o anche solo stagionale o saltuario. Questa visione si scontra con la debolezza demografica, la marginalità socio-economica, l'isolamento e la decadenza delle città minori che caratterizza vaste parti del territorio alpino italiano, specialmente quelle che non godono di autonomie politico-amministrative. Il carattere prevalentemente rurale di molti territori alpini fa dimenticare – sovente anche in sede di politiche nazionali ed europee – che la loro marginalità deriva anzitutto da un deficit di "città". Esso è al tempo stesso causa ed effetto dello spopolamento e del regresso economico, in una spirale negativa che può essere invertita solo portando di nuovo gli effetti positivi della città in territori dai quali in passato essa si è ritirata per concentrarsi negli agglomerati e nelle conurbazioni dei fondovalle e della fascia pedemontana. E' da queste aree urbane che può prendere l'avvio il movimento inverso, se si adotta una visione territoriale sistemica, con riferimento a un'area vasta entro la quale si possono scambiare risorse e servizi tra loro complementari. Questa strategia può far leva sul fatto che gli abitanti delle città attribuiscono

sempre più valore alle risorse naturali, ambientali, paesaggistiche e culturali della montagna e alla possibilità di fruirla sul posto, attratti dalla qualità ambientale. Ma affinché questo diventi un vantaggio competitivo, la qualità dell'ambiente naturale e del paesaggio montano deve accompagnarsi alla sua tutela e a una riqualificazione complessiva delle condizioni di vita in termini di servizi, infrastrutture, urbanistica e sviluppo sostenibile delle risorse locali, ciò che richiede un'alleanza e una cooperazione dei centri urbani con i loro hinterland montani.

Questa specie di patto di solidarietà comporta anzitutto una larga presa di coscienza del fatto che nel XXI secolo non ha più senso contrapporre la montagna alpina alla città. Pur riconoscendo e conservando la diversità di entrambe, bisogna pensare a un modello di territorio unitario, costruito e gestito nell'interesse comune. Ciò deve basarsi su un'attenta analisi degli scambi e del loro valore non soltanto monetario, come strumento di una governance regolativa dei reciproci vantaggi e dev'essere aperta a una vasta partecipazione.

Benché questo modello sia lo stesso a cui, a una scala superiore, si ispira la Strategia macro-regionale europea (Eusalp) ed esso rientri nella logica di vari progetti europei (ad esempio Rurbance dell'Interreg Spazio Alpino 2007) in Italia mancano strumenti istituzionali e normativi adeguati per farne una normale modalità di azione, capace di superare ostacoli e resistenze da non sottovalutare.

Bibliografia

- Bagliani M., Dansero E. (2011), *Politiche per l'ambiente. Dalla natura al territorio*, Torino, Utet Università.
- Bätzing W. (2005), *Le Alpi. Una regione unica al centro dell'Europa*, Torino, Bollati Boringhieri 2005
- Bonomi A. (2013), *Il capitalismo in-finito. Indagini sui territori della crisi*. Torino, Einaudi
- Convenzione delle Alpi (2015). Cambiamenti demografici nelle Alpi. Segretariato Permanente, Innsbruck e Bolzano
- Corrado F., Dematteis G., Di Gioia A. (a cura di) (2014), *Nuovi montanari. Abitare le Alpi nel XXI secolo*. Milano, F. Angeli
- Dematteis G. (1974), "Le città alpine", *Atti del XXI Congresso Geografico Italiano (Verbania, 1971)*, vol II, t.II, De Agostini, Novara, pp. 7-107
- Dematteis G. (2009), "Polycentric urban regions in the Alpine space", *Urban Research and Practice*, vol 2, n.1, pp18-35
- Fondazione Montagne Italia (2015), *Rapporto montagne Italia*, Roma, FederBine e Uncem.
- Fourny M.-Ch. (2004), "Le città alpine tra urbanizzazione, innovazione e mantenimento dell'identità", in *Atti del Convegno Internazionale Città nelle Alpi*, Trento.
- Gutkind E. A. (1965), *Urban development in the Alpine and Scandinavian countries*, New York, The Free Press
- Magnaghi A. (2014), *La Biorégion urbaine*, Paris, Eterotopia Urbaine
- Pascolini M. (a cura di) (2008), *Le Alpi che cambiano: nuovi abitanti, nuove culture, nuovi paesaggi*. Udine, Forum edizioni
- Salsa A. (2007), *Il tramonto delle identità tradizionali. Spaesamento e disagio esistenziale nelle Alpi*, Scarmagno (TO), Priuli & Verlucca.
- Varotto M. (a cura di), (2013), *La montagna che torna a vivere*, Nuovadimensione, Portogruaro (VE)

Note

1. La ricerca, svolta negli anni 1970-'71 fu condotta da un gruppo di geografi italiani e stranieri e presentata al XXI Congresso Geografico Italiano. Una sintesi si trova in Dematteis, 1974
2. http://www.dps.tesoro.it/Aree_interne/doc/Methodi_ed_obiettivi_27_dic_2012
3. Questa problematica assume particolare rilevanza nel caso dell'Italia, dove sono 22 i comuni urbani maggiori – cioè i capoluoghi di provincia o con più di 50.000 abitanti, tra cui 7 con più di 100.000 - che distano meno di 15 Km dal bordo della montagna alpina come delimitata dalla Convenzione delle Alpi. 7 di essi sono situati all'interno delle Alpi e 10 a meno di 5 Km dal suo bordo,

La città delle Alpi. E se fosse un laboratorio di sperimentazione di una nuova urbanità?

di Corrado Diamantini

La città alpina: un tema eluso

La città alpina non è un tema presente nel dibattito pubblico e neppure, se non in misura ridotta, in quello disciplinare. Lo sono certamente di più altre tipologie di città che pure interagiscono con un quadro naturale rimarchevole, come ad esempio la città d'acqua nei confronti della quale si moltiplicano iniziative – soprattutto a livello internazionale – oltre che proposte progettuali tese a ristabilire le relazioni tra l'ambiente costruito e quello naturale.

Tra le motivazioni di questo scarso interesse per la città alpina indicherei le seguenti. La prima è che le Alpi non sono associate, da chi solo le frequenta o le osserva, alla città. La seconda è che la città alpina non è associata, da chi invece la abita, alle Alpi nel senso che viene a costituirne un elemento per certi versi distinto.

Per quanto riguarda la prima motivazione, i frequentatori delle Alpi sono sempre stati e sono tuttora attratti dalla grande dotazione ambientale di queste ultime e, solo in modo marginale, dalla città e quando questo accade lo si deve a fattori di attrazione comuni a tutte le realtà urbane. Ed è questa stessa dotazione, considerata di volta in volta come una risorsa naturale, oppure economica e fin anche un ostacolo – come nel caso dei flussi transalpini - ad avere attratto e ad attrarre l'attenzione degli osserva-

tori come dimostrano sia la letteratura che la pubblicitaria.

Per quanto riguarda la seconda motivazione, la costruzione della città moderna è stata allo stesso tempo una costruzione sociale che ha rappresentato, in particolare nel territorio di montagna, una sorta di riscatto nei confronti di condizioni di vita severe, qui imposte dal quadro ambientale, che si sono protratte fin oltre la metà del secolo scorso. Una costruzione che nel perseguire progressivamente caratteri di urbanità ha pertanto potuto trascurare il legame con il proprio contesto morfologico e ambientale i cui caratteri sono stati riservati o delegati alla montagna circostante.

Questa sorta di divaricazione tra l'immagine della città alpina e quella delle Alpi è destinata ad acuirsi qualora da un lato proseguano i processi che hanno concorso a produrla, dall'altro vengano raccolte in modo sbagliato alcune sfide decisive che hanno fatto recentemente la loro comparsa nelle Alpi.

I processi che hanno incrinato il rapporto tra la città e le Alpi sono quelli che hanno teso e tuttora tendono a omologare, sul piano fisico, la città alpina alla città di pianura. In molti casi, infatti, l'urbanizzazione che è intervenuta nelle Alpi non è per nulla dissimile da quella che è intervenuta altrove (Perlik et al., 2001). Il riferimento è

da un lato alla suburbanizzazione, che negli ultimi decenni ha dislocato parte delle attività e della popolazione urbana nei piccoli centri suburbani e nelle aree agricole, senza alcun altro criterio che non fosse il risparmio del costo del terreno; dall'altro al sovrapporsi di processi dispersivi, ascrivibili a più centri urbani, che hanno finito con il connetterli senza alcuna soluzione di continuità. Queste trasformazioni se considerate sotto l'aspetto meramente quantitativo non appaiono rilevanti, ma essendo intervenute nei fondovalle alpini, ossia in spazi più ristretti di quelli a disposizione dei processi di pianura, hanno prodotto un'analoga dispersione insediativa resa ancor più problematica dall'utilizzo degli stessi fondovalle per il passaggio delle grandi vie di comunicazione. L'esito al quale spesso assistiamo è una costruzione urbana avulsa dal suo quadro naturale, che si riflette in un impianto oltre che in un aspetto delle città alpine analoghi appunto a quelli delle città di pianura.

Le nuove sfide, come viene opportunamente sottolineato da alcuni autori (Perlik et al., 2001; Dematteis, 2009), sono quelle che la città alpina ha iniziato a raccogliere, sul piano economico e sociale, al fine di assumere funzioni urbane sempre più avanzate, se non metropolitane, capaci di consentirle di ritagliarsi un ruolo non subalterno in un'economia globalizzata oltre che un potere contrattuale nei confronti dei soggetti, in particolare le metropoli di pianura, che esercitano le maggiori pressioni sulle Alpi. Si tratta di funzioni - come l'alta formazione e la ricerca, la sperimentazione e l'applicazione di nuove tecnologie, i servizi avanzati, l'offerta culturale e, ancora, il controllo del credito e delle risorse locali strategiche fino ad arrivare allo stesso controllo dei flussi - che alcune città alpine sono già in grado di esercitare (Perlik, Messerli, 2004; Bonomi, 2009), mentre altre stanno sperimentando, attraverso reti di relazioni, nuovi modi di essere città (Hämmerle, 2014; Pia, 2014).

La ricomposizione, nelle Alpi, del rapporto tra la città e il suo quadro naturale e quindi la stessa ricostruzione d'immagine della città alpina sono possibili quindi a condizione che queste nuove funzioni siano assunte in modo adeguato, ossia facendole sinergire con il conseguimento di una nuova urbanità e, allo stesso tempo, vengano evitati in futuro quei processi edilizi invasivi che tendono a snaturare la stessa città alpina. Avendo in mente che in un mondo globalizzato

le Alpi non possono fare a meno di città che si costruiscono come metropoli e che a loro volta queste città, per distinguersi in un universo urbano che tende all'uniformità, non possono fare a meno delle Alpi.

La ricomposizione, nelle Alpi, del rapporto tra città e quadro naturale

Si tratta innanzitutto di stabilire - o ristabilire - i caratteri di questa nuova urbanità e, insieme, di avere ben chiaro il senso di questa operazione. Secondo Dematteis (2009), la città alpina dovrebbe riflettere le specificità naturali, storiche, culturali, cognitive e istituzionali del territorio di cui è parte integrante. Analogamente, per Fourny-Kober (2004) la città alpina dovrebbe esprimere quel legame indissolubile che la lega a un ambiente naturale inamovibile. E' in tal senso - accantonando qui la dimensione culturale anche in ragione della sua ambiguità - la compenetrazione tra la città e la montagna a rappresentare, da sola, un elemento di distinzione per la città alpina, che viene a differenziarsi dalle altre per una mescolanza ineguagliabile tra elementi antropici ed elementi naturali. Che è cosa affatto diversa, aggiungo, dal concepire questi stessi elementi naturali come un semplice sfondo, per cui la loro permanenza è garantita, quali che siano i processi antropici che intervengono, appunto dalla sua inamovibilità.

Se sono questi in termini generali i caratteri che dovrebbero distinguere la città alpina - Fourny-Kober parla a proposito di caratteri identitari - il senso della loro riaffermazione andrebbe ricercato in una duplice direzione. La prima è rappresentata dai vantaggi comparativi che possono essere associati alla città alpina, la seconda dalle opportunità che si offrono alla città alpina nei percorsi di sostenibilità.

I vantaggi comparativi vengono fatti risalire da Perlik e altri autori (2001) alla presenza di grandi risorse naturali, al fascino dell'ambiente e degli scenari paesaggistici, all'essere gli insediamenti prossimi a vasti spazi naturali, alla presenza di società aperte che convivono in uno spazio pluri-rietnico e, più in generale, ad ambienti di vita capaci di esercitare una forte attrazione nei confronti dell'esterno. Si tratta di vantaggi che, a ben vedere, fanno riferimento a una capacità di attrazione non tanto di investimenti, fatto comunque augurabile, quanto di persone che in numero oramai crescente sono propense a vivere in luoghi in cui interagiscono una socialità e

una qualità ambientale elevate (Borsdorf, 1999). Le quali a loro volta concorrono a quella qualità della vita in cui ancora primeggiano, stando alle classifiche che ricorrono sulla stampa, le città alpine.

Ora, questa capacità di attrazione diventa decisiva nel momento in cui l'accoglimento delle sfide cui ho fatto riferimento richiede, mano a mano che le iniziative si susseguono, figure - in particolare nei campi della ricerca e dell'innovazione ma anche dell'applicazione tecnologica - per il cui reclutamento è aperta una competizione internazionale.

Quanto ai percorsi di sostenibilità dello sviluppo, quelli che vedono coinvolte le città e in particolare le grandi città, affrontano quasi sempre, con riferimento qui alla sola dimensione ambientale, temi legati da un lato ai consumi energetici - tra cui viene fatta rientrare la mobilità - e dall'altro alla qualità dei fattori ambientali. La stessa presenza, tra gli indicatori utilizzati, degli spazi verdi rimanda alla salubrità dell'aria se non alle opportunità di svago per gli abitanti. In altri termini il problema della conservazione della biodiversità - uno dei pilastri della sostenibilità ambientale - non viene neppure preso in considerazione dal momento che si dà per scontato che esso sussista solo marginalmente in un ambiente interamente costruito. Allo stesso tempo, però, si assiste ad una frenetica rincorsa, da parte delle stesse città, a ricoprirsi di verde, in chiave soprattutto di accaparramento di servizi ecosistemici quali la regolazione del microclima e la mitigazione dell'effetto isola di calore, il trattenimento di acqua piovana, il fissaggio delle polveri, la riduzione del rumore e la creazione di habitat, ma anche di riscoperta della produzione agricola alla piccola scala e non solo in funzione ricreativa. Da qui l'irruzione nei progetti di architettura di giardini pensili, di boschi verticali, di fattorie galleggianti ma anche di infrastrutture verdi - che utilizzano sedimi di linee metropolitane dismesse e ponti con funzioni di parco urbano - e, soprattutto, di orti urbani ai quali viene assegnato, non solo metaforicamente, un ruolo di ricomposizione del rapporto tra città e campagna.

Ora, la città alpina non deve ricorrere a queste soluzioni avendo in molti casi ancora a disposizione, dentro di sé, superfici non residuali che si configurano come autentici ecosistemi, sia agricoli che forestali. E avendo quindi l'opportunità di affrontare in modo diretto, assieme ad altri temi irrinunciabili della sostenibilità dello sviluppo, la

questione della integrazione tra processi antropici - quelli edilizi in particolare - e processi naturali, da intendersi come modalità di interazione tra ambiente costruito e ambiente naturale capace di assecondare i processi ecosistemici, a partire appunto dalla conservazione della biodiversità (Alberti et al., 2003). Che è in fondo quanto auspicato da chi richiama per la città alpina, con riferimento ai suoi tratti fisici, il ripristino del legame con il suo ambiente naturale.

Temî d'azione

Richiamo di seguito alcuni dei temi che potrebbero figurare in un'agenda che si proponga di avviare, con riferimento proprio a quest'ultimo aspetto, ossia l'integrazione tra processi antropici e processi naturali, azioni coerenti. Si tratta di temi che rientrano tutti nel piano urbanistico, da cui la rilevanza fondamentale di questo strumento nella prefigurazione della nuova urbanità che viene sollecitata per la città delle Alpi.

La forma urbana

Il primo tema è quello della forma urbana. Si tratta di un tema ricorrente nel dibattito urbanistico, dettato dalla progressiva diluizione della città nello spazio circostante. Nelle Alpi questa è intervenuta con modalità specifiche, data la particolare morfologia dei luoghi, ma tali comunque da rendere appariscente, più che altrove, l'intrusione degli insediamenti nel verde agricolo. Ne è conseguito, ripeto, l'offuscamento stesso dell'immagine della città alpina per cui appare indistinguibile una propaggine urbana da uno spazio agricolo insediato. Allo stesso tempo, si tratta di un tema che può essere fatto risalire a una concezione della città mutuata dalla cultura dei primi del novecento, per la quale si trattava di dare continuità spaziale a insediamenti capaci di concentrare una crescente quantità di popolazione. Trasposta nello spazio alpino, questa concezione ha concorso, in particolare negli anni sessanta del secolo scorso, a indirizzare i processi edilizi sollecitati dalle città in modo continuativo, lungo i fondovalle, distorcendo un modello insediativo millenario, suggerito dal quadro ambientale (Diamantini, 2013). Con poche eccezioni, tra le quali rientra, nei primi anni ottanta del secolo scorso, il fermo richiamo alla necessità di porre fine alla compromissione dello spazio vitale delle Alpi, ossia proprio i fondovalle in cui intervengono in larga misura le attività antropiche

ivi comprese quelle che confliggono con il processo edilizio (Provincia autonoma di Bolzano, 1980).

Il senso della ricomposizione della forma della città alpina è pertanto quello di conciliare lo sviluppo delle sue funzioni e la sua crescita con il mantenimento di quanto più possibile spazio vitale, agendo prevalentemente sulla ricomposizione degli spazi urbanizzati. Il che significa operare non solo, come viene da più parti sollecitato, in una logica di riciclo dell'esistente, ma anche di ricomposizione dei bordi e delle frange urbane pensando a un limite da assegnare alla città che richiami, se non la sua originaria compattezza, quanto meno "una relazione percepibile tra comunità e spazio di vita" (Paba, 1990). Questo fortunatamente è ancora possibile nelle Alpi, in quanto i processi intrusivi già segnalati non sono ancora degenerati al punto da confondere, come accade nell'urbanizzazione di pianura, la città con la sua regione.

Gli spazi aperti

Il secondo tema è quello degli spazi aperti che stanno all'interno della città. Come accennato, si tratta di superfici, anche estese, che configurano ecosistemi a bassa pressione antropica, come le superfici forestali, oppure ecosistemi a elevata pressione antropica, come le superfici agricole. Sono presenti anche parchi urbani e superfici prative utilizzati per attività di tempo libero. Questi spazi aperti si sono mantenuti in ragione sia della morfologia dei luoghi, con riferimento alle superfici forestali presenti sui pendii più ripidi, sia del loro valore paesaggistico, con riferimento alle superfici agricole presenti sui fianchi collinari, associato ad un valore economico che ha consentito lo stesso protrarsi delle pratiche agricole che costituiscono il presupposto stesso dell'esistenza di tali superfici. Questi spazi aperti, in generale, preservano una relativa continuità, facendo da cornice allo spazio edificato oppure percorrendolo al suo interno per il tramite sia del reticolo idrografico che di particolari assetti morfologici.

Le funzioni urbane e i processi edilizi anziché soppiantare come è avvenuto quasi ovunque queste superfici, sono riusciti in molti casi a stabilire con esse un rapporto, anche se controverso, di convivenza che viene a costituire oggi una grande opportunità per le politiche urbane rivolte alla sostenibilità dello sviluppo. In primo luogo quelle politiche che fanno riferimento,

ponendo fine a una concezione del suolo non edificato come mera risorsa a disposizione del processo edilizio, all'insieme dei servizi offerti dagli ecosistemi urbani (Alberti, 2008; Gómez-Baggethun, Barton, 2013).

Si tratta, oltre a quelli ambientali cui ho fatto cenno parlando della rincorsa al verde che si osserva in molte città, di servizi economici, sociali, culturali oltre che associati al benessere delle persone la cui consapevolezza, una volta divenuta collettiva, può portare a superare, anche nella città, il convincimento per cui sono i processi edilizi a costituire la variabile indipendente delle trasformazioni.

Le relazioni con il territorio periurbano

Il terzo tema è quello delle relazioni tra la città e il territorio periurbano, con riferimento all'ambito territoriale esterno alla città sul quale esercitano competenze altre amministrazioni comunali o altri enti territoriali. Introducendo il tema della forma urbana, ho ricordato che il territorio periurbano è stato quasi sempre considerato, nell'indirizzare le trasformazioni del territorio, alla stregua di una riserva urbana. La rivisitazione di questa concezione coinvolge due aspetti: uno di contenuto e l'altro di atteggiamento. Per quanto riguarda l'aspetto di contenuto, si tratta del riconoscimento delle funzioni svolte dal territorio periurbano che in molti casi rispecchiano vocazioni profondamente radicate nei luoghi (Diamantini, 2014). Sono spesso funzioni e vocazioni - anche se parliamo a tutti gli effetti, sia dal punto di vista sociale che economico di un territorio che esprime caratteri urbani dal momento che i suoi abitanti gravitano sulla città - associate alle pratiche agricole che presentano in ogni caso dinamiche insediative deboli se si escludono quelle attivate dalla città. Questo riconoscimento torna a beneficio della città consentendole, al di là di altre considerazioni che conseguono dalle note precedenti, di interagire sinergicamente con ampi spazi aperti e quindi di accrescere la sua capacità di attrazione. Questo riconoscimento può portare anche alla costruzione comune, da parte della città e delle amministrazioni coinvolte, di reti di mobilità lenta capaci di incrementare i servizi, a partire da quelli ecosistemici, a disposizione degli abitanti così come di corridoi destinati alla connettività tra gli stessi ecosistemi.

Questa costruzione comune, e qui vengo all'aspetto di atteggiamento, investe fonda-

mentalmente la dimensione della *governance*, in quanto la presenza di più amministrazioni richiede decisioni condivise capaci di interpretare, accanto a quelle delle amministrazioni, anche quelle dei nuovi soggetti territoriali che si sono fatti recentemente interpreti delle vocazioni del territorio periurbano cui si è fatto riferimento.

Il paesaggio

Il quarto tema è quello del paesaggio che, in fondo, riassume in sé anche gli altri temi enunciati in precedenza. La sua rilevanza consiste nel fatto che esso contribuisce in modo fondamentale alla costruzione del senso di appartenenza ai luoghi, che se per chi è nato in montagna può essere immediatamente traslato, anche abitando in città, agli scenari dettati dai rilievi e dai solchi vallivi, per chi è nato o si trova ad abitare nella città alpina interviene in misura rilevante a partire dalla percezione dell'ambiente di vita che lo circonda.

Altrove, nelle città di pianura, l'aspetto della città – per intenderci il suo skyline – è l'esito di un insieme di singole azioni, per lo più progetti di edifici e di spazi pubblici che concorrono in modo quasi casuale, sotto una regia spesso poco attenta a questo genere di cose, a comporre la forma dei luoghi. Nella città alpina gli spazi costruiti rappresentano, o dovrebbero rappresentare, un'integrazione di quelli naturali che ne costituiscono non solo lo sfondo, ma anche le parti costitutive. Voglio dire che sono gli elementi morfologici, uniti alla copertura del suolo – in cui si riconosce una singolare alternanza appunto tra spazi aperti e spazi costruiti – a definire i tratti fondamentali del paesaggio ai quali le nuove realizzazioni non possono che adeguarsi se si vuole evitarne lo stravolgimento.

Viene in mente in tal senso l'indicazione di Giuseppe Samonà di assumere, a riferimento del progetto architettonico e urbano, la particolare unità insediativa in cui il progetto si colloca, intesa come un ambito in cui appaiono e devono dunque essere mantenute coerenti le relazioni formali tra l'ambiente costruito e quello naturale (Provincia autonoma di Trento, 1968).

Una indicazione che torna di attualità nel momento in cui la città alpina è alla soglie di una nuova e forse decisiva fase della sua evoluzione.

Bibliografia

- Alberti, M., Marzluff, J.M., Shulenberger, E., Bradley, G., Ryan, C., ZumBrunnen, C. (2003), "Integrating humans into ecology: Opportunities and challenges for studying urban ecosystems", in *Bioscience*, n. 12.
- Alberti, M. (2008), *Advances in Urban Ecology: Integrating Humans and Ecological Processes in Urban Ecosystems*, Springer-Verlag, New York.
- Bonomi, A. (2010). "La piattaforma produttiva dell'arco alpino", in *Economia trentina Dossier*, n. 2/3.
- Borsdorf A. (1999), "La qualité de la vie dans le villes alpines. Le cas d'Innsbruck", in *Révue de Géographie Alpine*, n. 4.
- De Matteis, G. (2010), "Città delle Alpi: distinte e connesse", in *Economia trentina, Dossier*, n. 2/3.
- Diamantini C. (2013), "Percorsi di differenziazione territoriale: a nord di Trento, a sud di Bolzano", in *Sentieri Urbani*, n. 10.
- Diamantini C. (2014), "What kind of an urban future is there for the Alps?", in N. Marchettini, C.A. Trebbia, R. Pulselli, S. Bastianoni (eds.), *The Sustainable City IX, Urban Regeneration and Sustainability, Volume 1*, Wit Press, Southampton.
- Fourny-Kober, M. C. (2004), "Villes des Alps et identité(s)", in *CipralInfo*, n. 72.
- Gómez-Baggethun, E., Barton, D. N. (2013), "Classifying and valuing ecosystem services for urban planning", in *Ecological Economics*, n. 86.
- Hämmerle M. (2014), "29 municipalities. One living space", in De Marco, R., Mattiucci C. (eds), *Territories en débat*, Professionaldreamers, Trento.
- Paba G. (1990), "Limiti e confini della città: un'introduzione", in G. Paba (a cura di), *La città e il limite*, Gruppo Editoriale Fiorentino, Firenze.
- Perlik, M., Messerli, P., Bätzing, W. (2001), "Towns in the Alps. Urbanization processes, economic structure and demarcation of European Functional Urban Areas (EFUAs) in the Alps", in *Mountain Research and Development*, n. 3.
- Perlik, M., Messerli, P. (2004), "Urban Strategies and Regional Development in the Alps", in *Mountain Research and Development*, n. 3.
- Pia F. (2014), "Le project complexe comme stratégie de densification des Alpes", in De Marco, R., Mattiucci C. (eds), *Territories en débat*, Professionaldreamers, Trento.
- Provincia autonoma di Bolzano (1980), *Programma di sviluppo per il triennio 1980-'82*, Bolzano.
- Provincia autonoma di Trento (1968), *Piano urbanistico del Trentino*, Marsilio, Padova.

Terre Alte d'Italia e processi di modernizzazione: verso una «piattaforma» alpina di sviluppo e di identità comune

di Aldo Bonomi *

Con Terre Alte si individua la fascia alpina che si estende da Cuneo a Gorizia formata da oltre 1.600 comuni interamente montani, dei quali solo 11 con più di 20.000 abitanti e con le sole Trento e Bolzano a contare più di 100.000 abitanti. In questa vasta area di confine risiedono, sul versante italiano, poco più di 3,5 milioni di abitanti, cioè poco meno del 6% della popolazione nazionale.

Le Terre Alte, che si intrecciano con le macro aree del Nord Ovest, della Lombardia e del Nord Est, rappresentano un piattaforma territoriale in formazione con peculiarità proprie, distinte dai motori produttivi pedemontani con i quali intrattengono un rapporto tutt'altro che pacifico. A lungo considerate come area omogenea connotata da arretratezza e ritardo di sviluppo, dal suo essere "civiltà dei vinti" della storia a partire dal lungo processo di industrializzazione per grandi poli produttivi localizzati nelle pianure contigue, le Alpi italiane (ma non solo), e in particolare quelle poste a nord del motore industriale pedemontano, sono state spesso complessivamente derubricate a "periferia" di processi di modernizzazione generatisi altrove. Prima con l'imporsi del modello industriale-fordista, che ne ha minato l'organizzazione sociale contadina, poi di quello postfordista basato sulla primazia dei territori che

meglio hanno saputo intercettare localmente i benefici della globalizzazione economica.

A partire dai primi anni '90 l'intero arco alpino, ancorché secondo dinamiche sensibilmente diverse a seconda dei modelli nazionali di riferimento, ha sperimentato una forte pressione urbana proveniente dalla corona di centri metropolitani che lo circondano. Da Lione a Grenoble, da Ginevra a Zurigo, da Monaco a Salisburgo, da Klagenfurt a Lubiana e da qui a Udine passando per la città veneta in formazione (Pa-Te-Ve, Vicenza-Verona), quindi giungendo alla pedemontana lombarda sull'asse Brescia-Bergamo-Lecco-Como-Varese-Novara, il polo metropolitano milanese e quindi il biellese e il Canavese sino alla cintura torinese e al basso Piemonte della provincia 'granda' di Cuneo, si è formata una cintura urbana che "circonda" e poi penetra nelle Alpi lungo i grandi assi di comunicazione (pensiamo all'asse del Brennero che configura un continuum compreso tra il polo logistico di Verona e Innsbruck, passando per Trento e Bolzano), l'area metropolitana transfrontaliera compresa tra Como, Varese e Bellinzona, la "porta dell'est" Trieste-Gorizia-Nova Gorica, o ancora le direttrici delle Alpi occidentali. Discorso simile può essere fatto guardando al versante nord, laddove dalla Baviera si snodano reticoli di urbanizzazione che risalgono le valli di

* Aldo Bonomi, sociologo, è direttore dell'Istituto di ricerca Consorzio A.A.S.TER.

più facile accesso, così come accade nell'area che si estende tra Ginevra, Basilea e Zurigo sull'asse Salisburgo, Linz, Vienna.

Questa progressiva risalita delle aree urbane all'interno delle valli alpine ha contribuito non poco a ridefinire l'organizzazione sociale ed economica di ampie porzioni di questo complesso e assai articolato territorio europeo secondo forme di modernizzazione che ben poco hanno a che fare con ciò che di solito si associa al termine "marginalità" in materia di sviluppo. Se poi a tutto ciò aggiungiamo questioni emergenti come la gestione dell'oro bianco delle acque, progressivamente inglobata in complesse dinamiche finanziarie, quella infrastrutturale per la mobilità di merci, persone e informazioni, la formazione di poli del *loisir* e dell'*entertainment* non facciamo altro che aggiungere argomenti per descrivere un contesto tutt'altro che statico. Ma, d'altra parte, non facciamo altro che aggiungere argomenti per descrivere un territorio che rischia di essere sempre più eterodiretto nelle sue dinamiche, che risultano a chi in quel territorio vi abita, ci vive e lavora, vi svolge attività amministrativa, sempre più come variabili indipendenti sottratte a qualsiasi forma di controllo locale. Vista dai luoghi si tratta allora di una modernizzazione che può apparire sempre più sganciata da qualsiasi riferimento ad istanze di sviluppo incentrate su specifiche risorse locali. La lunga fase di industrializzazione che ha avuto il suo acme nella seconda parte del secolo scorso aveva già provocato ampi fenomeni di spaesamento antropologico conseguenti all'abbandono delle terre alte, dei comuni di media e alta quota e al trasferimento sul fondo valle di intere comunità delle Terre Alte. Con l'avvento del sistema industriale, l'economia si pone al di sopra degli altri sottosistemi e gli interessi economici diventano preponderanti sui valori culturali, sociali e religiosi, che nel lungo periodo dell'organizzazione socio-economico agro-silvo-pastorale erano un tutt'uno. Tradotto sul piano del legame sociale prevalente, ciò ha significato il passaggio dalla *communitas* originaria delimitata nello spazio, imperniata su legami sociali basati sull'intreccio tra *munus*-dono e *onus*-onere, all'*immunitas*, che invece scinde la logica del dono gratuito da quella dell'onere, che ricade sotto logiche contrattuali formali avulse da usanze o diritti consuetudinari locali. L'industrializzazione svaluta le attività economiche tipiche delle Alpi (artigianato locale, tra-

sporti di prossimità, agricoltura e alpicoltura), mentre valorizza le sue risorse idriche e paesaggistiche in modo intensivo e industrializzato (grandi bacini e impianti idroelettrici, industria pesante ad essi connessa, turismo di massa concentrato in alcune "stazioni", etc.) attraverso investimenti ad alta intensità di capitale di origine (pubblica o privata) esterna al contesto locale.

Il passaggio dalla civiltà contadina a quella industriale porta con sé anche una trasformazione del significato prevalente di "territorio" che passa dall'essere concepito come luogo con caratteristiche specifiche (ambiente, cultura materiale, lingua, tradizioni, etc.) situato in uno spazio delimitato, all'essere considerato eminentemente come spazio della produzione organizzata scientificamente all'interno delle mura della fabbrica, mentre diventa compito dello Stato produrre cittadinanza attraverso la sua azione redistributiva che discende da un quadro di diritti-doveri indifferenziati sotto il profilo territoriale. Con la crisi del modello industriale che si avvia a fine secolo, quando ancora esso non si era imposto in maniera culturalmente egemone nelle valli alpine, le popolazioni valligiane si trovano in mezzo ad un guado: hanno abbandonato forzatamente, e quindi con qualche resistenza culturale, il modello socio-economico ereditato dal passato sulla spinta dell'industrializzazione con le sue promesse (in parte mantenute) di benessere senza raggiungere la sponda del fordismo che nel frattempo è franata, sia come motore di sviluppo che come organizzatore di identità collettive. Inizia qui quel processo di istituzionalizzazione della tradizione alpina come prodotto specifico della società moderna.

È però importante sottolineare l'elemento traumatico del passaggio di modello economico, proprio perché esso si è manifestato come frattura e non in linea di continuità culturale come avvenuto, ad esempio, nelle aree della Terza Italia dove il metalmezzadro ha rappresentato la figura di congiunzione tra civiltà contadina e civiltà industriale. L'elemento di schizofrenia socioculturale rimanda alla particolare condizione del contadino alpino-operaio, figura affatto diversa nei destini da quella del metalmezzadro celebrato nella letteratura sui distretti industriali. In sintesi: quest'ultimo era un contadino che integrava un reddito agricolo significativo con il lavoro in fabbrica, spesso accumulando professionalità e capitale quanto bastava per avviare un'attività artigianale in proprio e rimanendo culturalmente

ancorato alla cultura contadina; il primo, invece, che non poteva generalmente contare su un reddito agricolo altrettanto significativo, trasferendosi in fabbrica si proletarizza, senza assumere, per così dire, coscienza di classe ma mantenendo la sua cultura contadina di origine. La traiettoria del metalmezzadro ha disegnato una parabola ideale senza fratture (contadino-operaio-artigiano), quella del contadino alpino divenuto operaio è implorsa dentro una contraddizione (condizione operaia-cultura contadina basata sulla piccola proprietà) che ne ha accentuato l'isolamento sociale, depauperandolo di quel capitale sociale orientato all'innovazione e alla creatività indispensabile per uscire dalla successiva crisi del modello industriale. Ovviamente oggi i tempi sono cambiati, ma rimane un certo imprinting culturale di chi deve inseguire e adattarsi a istanze di modernizzazione tutte esterne alla realtà locale. Così nella parte terminale del secolo scorso, per i contadini, i commercianti e i micro artigiani delle aree montane, è stato un continuo saltare da uno stadio di modernizzazione ad un altro. Un gap difficile, quando non impossibile, da colmare per un'imprenditoria basata sull'individuo proprietario nell'epoca delle imprese a rete globalizzata. La crisi dei meccanismi di integrazione sociale e sistemica delle realtà locali è segnata in misura considerevole da una riduzione dello scambio di risorse tra mondi vitali e sistema sociale.

I processi di trasformazione strutturale che si originano dall'epoca del fordismo hanno aperto numerose questioni che, sino a tempi recenti, mantenevano una certa indipendenza. Oggi il rischio è che tali questioni si intreccino in modo tale da risultare di difficile governo. Ci sono interessi e logiche aziendali che seguono leggi interne al settore, settori economici (industria, turismo, commercio, agricoltura, artigianato) che a loro volta seguono logiche contrastanti, così come la gestione dell'ambiente, le politiche culturali, la gestione dei rifiuti o le esigenze residenziali. Spesso queste logiche sono contrastanti, il che ovviamente succede anche al di fuori del contesto alpino, tuttavia in questo spazio è sempre più evidente che tali logiche esogene (i flussi) impattano su un tessuto economico-sociale e ambientale già piuttosto fragile e instabile.

Alle problematiche di equilibrio micro-locali si aggiungono poi quelle sistemiche. Su questo aspetto è difficile per gli attori locali collocarsi dentro uno scenario di mutamento che investe le Alpi

in modo complessivo. Il rischio, come sempre, è che il cambiamento sia percepito come qualcosa di potente e allo stesso tempo incontrollabile nelle sue ricadute locali. Più che altrove, infatti, i territori montani subiscono oggi la contraddizione tra l'essere spazi investiti da processi di modernizzazione e l'esprimere progettualità che si esauriscono spesso nei confini della vallata, del distretto, della comunità. D'altro canto appare sempre più evidente che senza un qualche statuto di autonomia che funga da membrana di compensazione tra flussi e luoghi, la montagna rischia di andare in corto circuito tra localismo ed espropriazione delle sue risorse.

L'idea di una Piattaforma alpina che va dal Piemonte al Friuli Venezia Giulia è un progetto che vuole andare oltre l'idea di distretto turistico od oasi ecologica del buon vivere ai margini del modello metropolitano. Da qui l'esigenza di promuovere una visione dello spazio alpino che valorizzi, accanto a quelle territoriali, una identità comune. Senza con ciò ignorare le tematiche locali né trascurare che proprio le vallate alpine, negli scorsi anni, hanno costituito spazi emblematici del conflitto tra i flussi economici della globalizzazione e identità locali.

Nel caso del Trentino Alto Adige l'autonomia funziona come un grande meccanismo sociale redistributivo e di welfare istituzionale che ha saputo sin qui assicurare crescita economica diffusa (alti redditi medi e mediani) e bassa disuguaglianza sociale (indice di concentrazione della ricchezza storicamente molto basso). Gli attori locali sono per altro ben consapevoli che questi due pilastri devono reggere il peso di un contesto globale di profonda redistribuzione delle chance di sviluppo secondo una logica (quella dei flussi) che tende a destrutturare e corrodere tutti i meccanismi redistributivi e di welfare di matrice statale o territoriale.

L'azzardo politico in gioco nella piattaforma alpina è quello di tenere assieme la parola antica comunità con quelle ipermoderne dell'innovazione e della competizione.

Note

1. L'ambito in cui si decreta il successo dell'autonomia trentina si gioca sulla tensione positiva tra società e istituzioni pubbliche, laddove, per fare un esempio di una regione a statuto speciale come la Sicilia che registra i più bassi redditi medi e mediani e il più alto indice di concentrazione della ricchezza, quando una delle due dimensioni è troppo forte (le istituzioni pubbliche) e l'altra troppo debole (la società) assistiamo al fallimento dell'autonomia.





Verso politiche territoriali alla scala metro-montana. Il caso della Città metropolitana di Torino

di Federica Corrado *

1. Torino e le "sue" montagne

Parlare di relazione tra città e montagna significa anzitutto fare riferimento ad un rapporto tra condizioni ecologiche. Come afferma Demattis (2004 p. 12), "nelle Alpi la correlazione tra grandi valli e città (...) deriva dal fatto che la popolazione urbana per vivere e produrre ha bisogno di alimenti e materie prime che deve far venire da fuori. Le città continentali, fin dall'epoca della ferrovia e dell'automobile, dovettero essere alimentate dal territorio circostante". Se ci riferiamo in particolare a Torino, le relazioni tra città e montagna assumono caratteri storico-culturali ed economici molto specifici: "i decenni a cavallo tra Otto e Novecento sanciscono dunque un rapporto di stretta interazione tra città e montagna. L'infrastrutturazione delle vallate crea legami anche fisici tra Torino e le Alpi: i percorsi delle ferrovie, delle condotte idrauliche, filamenti e nastri metallici che dalla città si insinuano centrifugamente e senza soluzione di continuità nella montagna" (De Rossi, Ferrero, p. 41). Dai pavimenti dei portici di via Po realizzati con le pietre di Luserna alle chiese barocche abbellite dai marmi di provenienza alpina, all'energia idroelettrica fornita dai tanti bacini montani sino al capitale umano fornito dalla montagna, attraverso quei tanti immigrati che con l'avvento dello sviluppo industriale sono scesi dalle valli per diventare

manodopera da impiegare nelle fabbriche della città, le Alpi hanno contribuito alla storia di questa città.

A partire dal secolo scorso, in realtà si è andato affermando un rapporto soprattutto di "uso e consumo" con la montagna che, nelle alte valli specialmente, si è concretizzato in una specializzazione turistico-residenziale con effetti molto limitanti. Dalla costruzione di un'immagine della montagna piemontese di *banlieu blanche* per pratica degli sport invernali (si pensi al comprensorio dei territori olimpici) all'avvio di un processo di urbanizzazione volto alla realizzazione massiccia di seconde case occupate soltanto nella stagione invernale e in misura minore in quella estiva, si è delineato nel tempo "un vero e proprio 'territorio secondario' dell'abitare metropolitano. Le seconde case, carattere dominante dell'espansione edilizia, hanno ridisegnato il paesaggio fisico, economico e culturale delle montagne" (Ferrero, 1998, p. 61)

Nelle basse valli, questo rapporto si è concretizzato principalmente attraverso quel processo di periurbanizzazione, ovvero di deconcentrazione della popolazione e delle attività che un tempo si agglomeravano nelle città, che ha contribuito alla redistribuzione di una parte della popolazione nei contesti più

* Federica Corrado - Ricercatore universitario, Dipartimento DIST, Politecnico e Università di Torino. Presidente Cipra Italia

rurali ma immediatamente prossimi alla grande città. Una sorta di periurbanizzazione diffusa che ha caratterizzato l'intorno della città di Torino, come peraltro è accaduto anche a Grenoble, Ginevra e Monaco di Baviera (Debarbieux, Rudaz, 2010).

Si delinea dunque un rapporto divenuto nel tempo molto più di dominanza/dipendenza della città verso la montagna che di effettivo scambio (Dematteis, 1973), a tal punto che il geografo Bätzing (2005, p. 407) parla di Alpi che scompaiono, "non nel senso che spariscono come montagne, ma scompaiono come autonomo spazio europeo in cui vivere e svolgere attività produttive, in quanto si dissolvono nei singoli "spazi integrativi" nell'area di influenza delle vicine metropoli oppure si spopolano come "zone di nessuno" (...). Le Alpi scompaiono dunque come spazio dotato di specifiche forme economiche, culturali e ambientali".

Questo rapporto tra città-montagna si è configurato sempre più come un rapporto centro-periferia, caratterizzato da processi di integrazione per così dire settoriali e temporalmente localizzati, fatto di "egoismi regionali" che la pianificazione europea chiede di modificare e ridurre, lasciando il posto invece a relazioni di partnership e di cooperazione in vista di una effettiva coesione territoriale (Perlik, 1999).

Nella fase attuale, la (ri)configurazione di questo rapporto diventa più che mai centrale per la definizione degli assi strategici di sviluppo dei territori urbani e montani che oggi fanno parte della Città metropolitana di Torino, un'istituzione che intercetta e riguarda un territorio dove l'area montana è parte integrante e svolge un ruolo importante, non solo numericamente (175 comuni montani su 315 comuni totali). In questo caso, la Città metropolitana assume ancor più, secondo il modello della legge Delrio, quel ruolo di dimensione intermedia attraverso la quale è possibile applicare il principio di sussidiarietà, in quanto soggetto elettivo di secondo grado. Come sostiene Barbieri (2014), "la Provincia, con tutta la buona volontà, era un soggetto elettivo terzo, un'istituzione per conto suo che non ha mai praticato davvero la dimensione intermedia se non in un esercizio di stile (...) Vuol dire che sul profilo di *government* prevale un profilo di *governance* e di rappresentatività. L'ente di secondo grado, intermedio, dovrebbe essere in

grado di rappresentare l'occasione di un'inclusività, di una rappresentanza di comunità e territori riconoscendone la diversità".

Con riferimento dunque a questa situazione, l'obiettivo dell'articolo è quello di mettere in luce le potenzialità specifiche del territorio metropolitano torinese (leggi Città metropolitana) in quanto sistema territoriale in grado di sviluppare/implementare/creare relazioni e strategie virtuose da impiegare nelle politiche di sviluppo e in particolare all'interno della dimensione macro-regionale alpina entro la quale lo stesso territorio metropolitano svolge un importante ruolo come sistema urbano alpino. In relazione a questo obiettivo, si propone di adottare una lettura del territorio in questione ad una scala *metro-montana*, attraverso la quale la Città metropolitana può produrre relazioni territoriali, costruire visioni e strategie da investire poi nelle relazioni con i livelli e i sistemi sovra-locali, transfrontalieri e macro-regionale al fine di attivare processi di coesione e competitività territoriale.

2. Quale "specificità alpina" per il territorio della Città metropolitana di Torino?

La questione che va anzitutto considerata per impostare un possibile percorso integrato e coeso del territorio urbano-montano della Città metropolitana riguarda la definizione di una "specificità alpina", quale base su cui ri-pensare e ri-descrivere la relazione città-montagna nel/del contesto metropolitano torinese. Questa considerazione rimane strettamente connessa, nel caso in questione, proprio al rapporto che si è generato durante il processo di urbanizzazione tra Torino e i territori rurali-montani al suo intorno. Rapporto che passa necessariamente attraverso una controversa affermazione di un'identità alpina del territorio locale considerato, ma che oggi necessita di un riconoscimento e di una consapevolezza che la montagna è parte *pro-attiva* di questo sistema territoriale locale molto complesso e diversificato al suo interno.

Questa specificità alpina costituisce infatti un *valore aggiunto* per l'intero territorio metropolitano da impiegare nelle politiche territoriali per competere alle diverse scale. Allora, come evidenziato nel capitolo precedente, si tratta di far riferimento a quel complesso di relazioni di tipo economico, sociale e culturale, e peraltro di tipo morfologico in termini di relativa continuità

del tessuto urbanizzato, che hanno dato vita a questo territorio urbano-montano, tenendo conto dei cambiamenti in atto.

Nell'attuale fase di crisi economica e di costruzione di modelli possibili e alternativi di sviluppo, gli sguardi tra la città e la montagna si stanno ridefinendo: la montagna sta sperimentando se stessa attraverso esperienze di creatività e innovazione che si traducono in imprese agricole multifunzionali, sostenibili, in grado di offrire anche servizi sociali alla collettività; in realizzazione di imprese altamente specializzate che utilizzano le risorse alpine specifiche; nella formazione di nuovi mestieri che possono essere implementati grazie alle nuove tecnologie (ove presenti, naturalmente), nella definizione di nuove forme di turismo più legate al territorio e alla sua cultura (Corrado, 2010; Corrado, a cura di, 2015). Dalla parte della città, lo sguardo verso la montagna si fa più attento: aumentano i soggetti che si rivolgono a gruppi di acquisto solidale, i soggetti sono più sensibilizzati al consumo a km0, la ruralità diventa valore non solo estetico ma realmente etico, si avviano esperienze di educazione che mettono al centro la ruralità, dagli agri-asilo alle fattorie didattiche. Ancora, si fa strada il desiderio di praticare un turismo *slow* che genera a sua volta sempre più una domanda di una qualche certificazione ambientale di qualità di strutture ricettive in sintonia con l'ambiente e che offrono un contatto diretto con il contesto e con la storia (Provincia di Torino et al., 2009). Tutto questo a dimostrazione che qualcosa sta *profondamente* cambiando. Le pratiche attuali sono dunque premesse importanti per impostare politiche ad una scala metro-montana come dimensione territoriale di uno sviluppo innovativo attraverso il rafforzamento di un dialogo tra due culture, quella alpina e quella urbana, che sono sempre più parte una dell'altra. "La visione evolutiva dovrà valorizzare le 'connessioni' tra città e territori rurali e montani riconoscendone le ambivalenze e le necessarie interdipendenze tra urbano e rurale, interdipendenze sempre più ineludibili" (Di Bella, 2015, p. 72).

Nella Città metropolitana di Torino, da una parte si giocano così delle opportunità e delle potenzialità cruciali: per l'area urbana-metropolitana è l'occasione di imparare altre visioni, differenti rapporti con il territorio, diversi e più lungimiranti modelli di sviluppo, meno legati al consumo e più interessati alla qualità della vita; per i territori

montani è l'occasione di mettere in valore peculiarità e saperi ambientali tipici, dalla ricchezza delle risorse energetiche rinnovabili ai nuovi stili di economia e di vita. Dall'altra parte si mettono in atto sfide importanti, quello della coesione territoriale anzitutto, "intesa come capacità di conciliare le diverse caratteristiche dei territori e di ridurre le ineguaglianze per i cittadini, a partire dall'accessibilità ai servizi di interesse generale. Naturalmente lo scambio tra città e montagna è ineguale se consideriamo i soli indicatori economici (si considerino ad esempio i valori del mercato immobiliare, dei comuni urbani, montani, turistici e non). Tuttavia, sembra emergere una maggiore attenzione verso le questioni ambientali, le scelte di vita che privilegiano la felicità, non rilevati dai dati statistici. Inoltre, nei prossimi anni, i territori montani, rispetto a quelli metropolitani dovrebbe avvantaggiarsi del livello dei prezzi del mercato immobiliare che potrebbe alimentare le scelte residenziali e di investimento" (Adobati, Ferri, 2013, p. 5).

3. La Città metropolitana di Torino e la Strategia macro-regionale alpina

Il passaggio istituzionale rafforza e dunque supporta quel salto di prospettiva culturale, ormai necessario nel dialogo città-montagna, scardinando così una visione dicotomica, fornendo nuove rappresentazioni territoriali e costruendo nuove alleanze per definire visioni territoriali strategiche e innovative in linea con le sfide imposte dall'attuale momento storico. Se effettivamente questo cambiamento viene sostenuto, la Città metropolitana può giocare il suo ruolo anche dentro le politiche panalpine ed europee (*multi-level policies* per lo spazio alpino, Janin Rivolin 2006; Dax, Parvex 2006) in linea con quanto espresso nella strategia macro-regionale alpina.

La Strategia Macroregionale per la Regione Alpina è un accordo siglato il 18 ottobre 2013 a Grenoble, tra 46 regioni e province autonome che si trovano attorno alla catena alpina. Si tratta di un accordo che ha come obiettivo il coordinamento delle politiche al fine di consentire al territorio alpino di beneficiare di un ambiente sostenibile, di uno sviluppo economico e sociale ottimale e apportare un valore aggiunto agli interventi sia dell'Unione Europea sia degli attori agli altri livelli. Per l'Italia questa strategia è una piattaforma territoriale con importantissimo

valore strategico che ha bisogno di una strategia comune per perseguire uno sviluppo basato su un'economia intelligente, sostenibile e inclusiva, che offra livelli elevati di protezione ambientale, occupazione, produttività e coesione sociale. I tre pilastri d'azione della Strategia riguardano:

- assicurare una crescita sostenibile e promuovere il pieno impiego, la competitività e l'innovazione consolidando e diversificando le attività economiche specifiche nella prospettiva di rinforzare la mutua solidarietà tra aree montane e urbane, tra territori che forniscono *amenities* e quelli che le usano. Si tratta così di un vero e proprio "Patto di solidarietà", come viene esattamente definito nel documento di Grenoble e che costituirà uno specifico valore aggiunto della Strategia;
- promuovere uno sviluppo territoriale focalizzato sulla mobilità *environmentally friendly*, lo sviluppo dei servizi, dei trasporti e delle politiche relative alle infrastrutture di comunicazione;
- promuovere la gestione sostenibile dell'energia, delle risorse naturali e culturali, proteggere l'ambiente e preservare la biodiversità e le aree naturali.

Il primo pilastro della Strategia richiama dunque proprio quel processo nodale che la Città metropolitana di Torino deve mettere in campo e che può appunto diventare strategico in un'ottica panalpina, un valore aggiunto cioè che entra direttamente nelle strategie regionali di competitività e coesione territoriale.

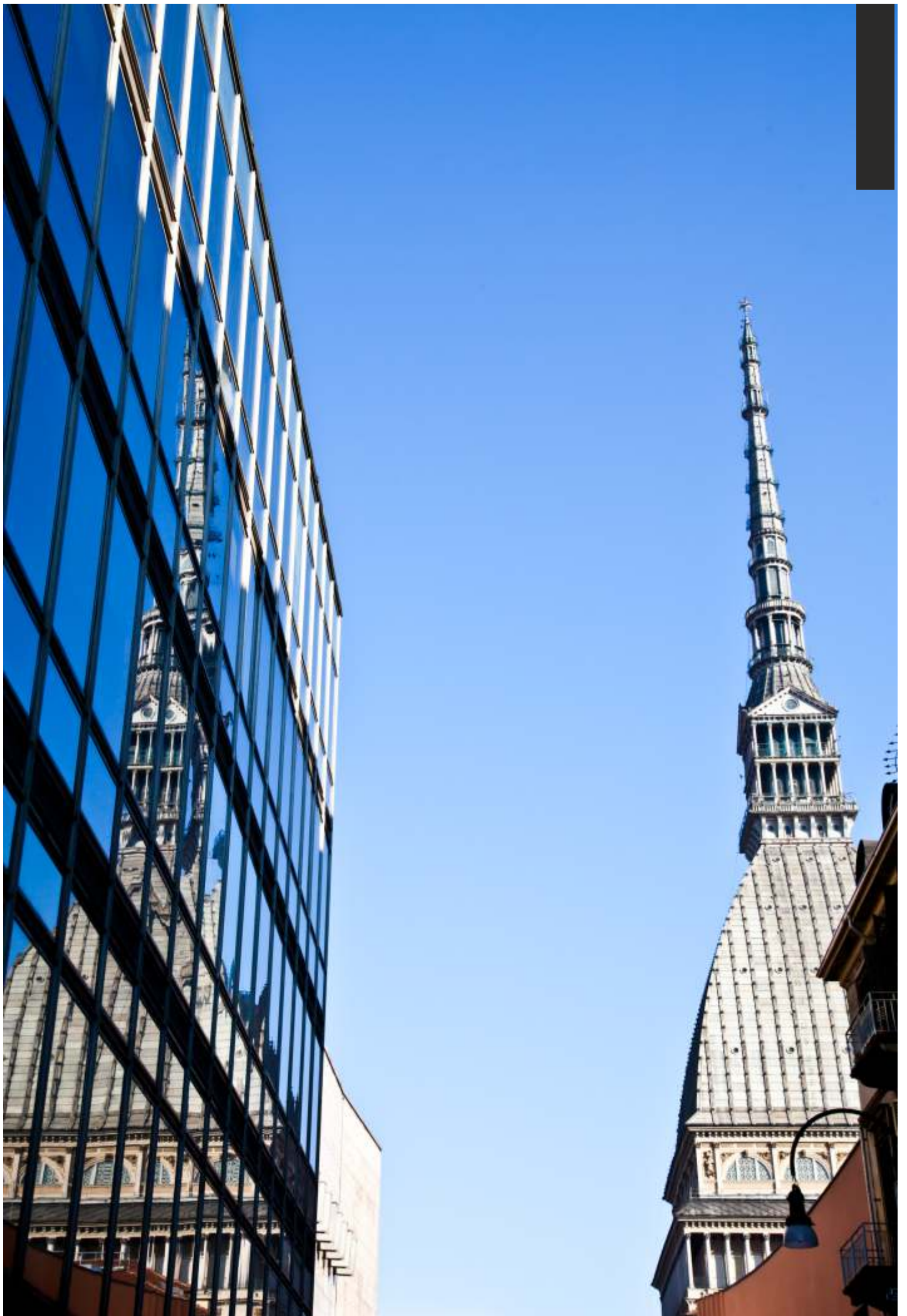
Si tratta dunque di realizzare una alleanza responsabile tra società urbane e società rurali alpine. Come avverte Bätzing (2005), a questo punto il problema è politico. Occorre un grande progetto condiviso e partecipato, che oggi può solo realizzarsi con una cooperazione tra più livelli di governo, da quello locale a quello europeo e con l'indispensabile coinvolgimento attivo della rete urbano-metropolitana dell'avampese. Come sostengono ancora Barbieri e Giaimo (2015, p. 100), "le opportunità ci sono, a patto che siano all'altezza di esse - e delle sfide conseguenti - la cultura amministrativa e politica e gli attori dei territori della montagna e della Città

metropolitana stessa, proprio perché l'elezione di secondo grado del governo metropolitano sia un punto di forza della nuova Istituzione e non una sua debolezza sin dalla partenza".

In quest'ottica a loro volta potranno essere proprio i sistemi metropolitani alpini come Torino, Ginevra, Monaco etc. che dovrebbero al tempo stesso mettersi in rete tra loro, partecipare alle reti internazionali (della cultura, della finanza, dell'innovazione, della produzione e del commercio) e continuare a svolgere il loro ruolo di centri locali di coordinamento delle relazioni città-montagna per una gestione integrata del territorio.

Bibliografia

- Adobati F., Ferri V., (2013), "Svantaggiata o marginale? Più città per la montagna", *Planum. The Journal of Urbanism*, n.27, vol. 2, pp. 1-8.
- Bätzing W., (2005), *Le Alpi: una regione unica al centro dell'Europa*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Barbieri C.A., (2014) Intervento al Convegno "Alpi oltre la crisi", Oulx 9-10 settembre 2014.
- Barbieri C.A., Giaimo C., (2015), "Valle di Susa e Città Metropolitana" in Corrado F., a cura di, (2015), *Popolazione e cultura: le Alpi di oggi*, Franco Angeli, Milano.
- Corrado F., (2010), "Fragile areas in the Alpine region: a reading between innovation and marginality", *Revue de Géographie Alpine*, 98-3 URL : <http://rga.revues.org/1169>.
- Corrado F., a cura di, (2015), *Popolazione e cultura: le Alpi di oggi*, Franco Angeli, Milano.
- Dax, T. e Parvex, F. (2006), "Strengthening cooperation strategies in mountain areas" in *disP*, 42 (35-45).
- Debarbieux, B. e Rudaz G. (2010) *Les faiseurs de montagne. Imaginaire politiques et territorialités XVIII^e-XXI^e siècle*, Paris, Cnrs Editions.
- Dematteis, G. (1973), "L'influence de Turin sur les Alpes occidentales italiennes" in *Revue de Géographie Alpine*, 61 (313-336).
- Dematteis G., (2004), "Le Alpi hanno bisogno delle città" in *L'Alpe*, 10 (12-17).
- De Rossi A., Ferrero G., (2004), "Tra Torino e le montagne si è instaurato nel tempo un rapporto mutevole. E oggi, forse, in rapida trasformazione" in *L'Alpe*, 10 (40-48).
- Di Bella E., (2015), "Il punto di vista delle istituzioni. La visione sovra-locale" in Corrado F., a cura di, (2015), *Popolazione e cultura: le Alpi di oggi*, Franco Angeli, Milano.
- Ferrero G., (1998), "Seconde case, politiche urbanistiche e turismo nelle Alpi occidentali italiane", *Revue de Géographie Alpine*, n. 3 p. 61-68.
- Janin Rivolin U., (2006), "Surveying spatial policies in the Alps" in *Journal of Alpine Research*, 94 (45-55).
- Perlik M., (1999), "Urbanisationszonen in den Alpen – Ergebnis wachsender Pendeldistanzen", in *Revue de Géographie Alpine*, 2 (147-165).
- Provincia di Torino et al., (2009), *Rurbance*, Rapporto Progetto Interreg Med Rurbance.



Il re è morto, viva il re! Le città elvetiche dentro lo spazio alpino

di Ruggero Crivelli *

1. La città alpina è morta ...

Quando **UN** re muore, un altro gli succede, ma **IL** re continua la sua esistenza, tramandata dall'uno all'altro. Pensando al caso elvetico, questa espressione potrebbe applicarsi alle sue città perché il qualificativo di alpino è, in sostanza, sempre assente nell'ambito dei lavori e degli studi sullo sviluppo territoriale.

Negli indirizzi sull'organizzazione territoriale della Svizzera e nella pianificazione del territorio¹, i termini di città e di agglomerati urbani sono diventati centrali. L'assenza del qualificativo montano è uno dei paradossi che accompagnano probabilmente tutta la storia territoriale della Confederazione elvetica: un paese fatto di valli, colline, montagne ma, nel suo insieme, una vera e propria grande città! E ciò fin dall'epoca moderna, come già poteva osservarlo il Rousseau:² un territorio la cui apparenza si manifestava facilmente come "rurale"³ (per usare un termine comune e comodo), ma la cui essenza era urbana, a tal punto che, nel 1896, quella Svizzera fortemente industrializzata sentì il bisogno di inventare e presentare il modello di *Villaggio svizzero* all'Esposizione nazionale di quell'anno. In Svizzera, l'aggettivo (e concetto) stesso di "alpina" non si è mai trovato accanto al vocabolo "città", in quanto per molto tempo l'immaginario collettivo ha occultato la dimen-

sione urbana del paese.⁴ Non ebbe tutti i torti, Jean-François Bergier, quando scrisse che, riguardo alle Alpi, sussisteva un'opposizione tra la visione che ne avevano i suoi abitanti e quelli che ne dimoravano al di fuori, i cittadini, appunto: "[...] *questi due termini di opposizione, la vita reale sulle Alpi e la loro visione dal di fuori, si sono considerevolmente evoluti, ma non si sono mai veramente incontrati*".⁵

Oggi le cose sono un po' cambiate: le città elvetiche sono sempre più imbricate nello spazio alpino, come si può vedere dalle rappresentazioni cartografiche ufficiali. Le cinque più importanti (in ordine alfabetico: Basilea, Berna, Ginevra, Losanna, Zurigo) sono geograficamente situate al di fuori dello spazio propriamente alpino, ma all'interno di questo, molte sono le località alle quali la statistica riconosce oggi lo statuto di città e tutte sono inserite in una rete di collegamenti stradali, autostradali, ferroviari ed elettronici che appartengono a una stessa trama. Questa, pur spaziando addirittura di là dalle frontiere, è pur sempre delimitata dai confini all'interno dei quali si disegna la territorialità nazionale.

Se Rousseau si riferiva alla Svizzera dei tredici cantoni, oggi tuttavia non avrebbe più molto senso parlare di una città composta di ventisei quartieri (i cantoni e semi-cantoni), perché il

* **Ruggero Crivelli** - Dipartimento di Geografia e Ambiente Università di Ginevra

livello cantonale non è più considerato totalmente pertinente nello studio di quello *spazio a carattere urbano*, com'è definito dai servizi stessi della Confederazione, Ufficio federale di statistica in testa. Alcuni anni fa⁶ avevamo tentato di osservare le città alpine in Svizzera isolando le località con più di 10'000 abitanti (criterio statistico nazionale) presenti nello spazio che la stessa Confederazione aveva classificato, in senso largo, come di montagna. Su più di cinquanta località urbane (agglomerati e città), ben la metà era situata nello spazio montano, la maggior parte della quale aveva conosciuto una crescita demografica uguale o superiore alla media nazionale. Si poteva quindi constatare come, indipendentemente dalle rispettive funzioni, le città "montane" fossero attrattive. Nel dicembre dell'anno scorso, l'Ufficio federale di statistica ha pubblicato un documento sullo spazio a carattere urbano basandosi su nuovi criteri di classificazione. In questo documento si può vedere come l'urbanità si sia accresciuta, inglobando, come detto sopra, anche spazi al di là delle frontiere. Questo spazio urbano (agglomerati, città e agglomerati transfrontalieri) comprende quasi un'ottantina di unità.⁸ Le carte che accompagnano questo studio mostrano come esso occupi in prevalenza l'Altipiano e le zone frontaliere, penetrando tuttavia in modo deciso nello spazio montano elvetico. Il sistema urbano svizzero si diffonde da Berna verso i paesaggi del Lago di Thoune, da Zurigo verso i Cantoni primitivi della Svizzera centrale, dal Sud del Ticino verso le valli di entroterra a nord di Bellinzona e di Locarno, e dal Lago Lemano verso il Vallese (anche se qui, la continuità cartografica, al momento, non si è ancora totalmente realizzata: è solo questione di tempo!). Se alle superfici colorate della carta aggiungessimo la rete di comunicazione (autostrade, ferrovie, trasversali ferroviarie alpine in funzione – il Lötschberg – o in fase finale di realizzazione – il Gottardo), la Svizzera apparirebbe come un vero e proprio sistema urbano multipolare in piena fase di sviluppo. Paese alpino, la Svizzera diventa sempre più una città: una città alpina? Nessuno osa affermarlo. Parafrasando il Bergier: i due termini evolvono nei fatti, ma non si sono ancora mai veramente incontrati.

2. ... viva la città alpina

La città alpina è oggetto di riflessioni da quindi, vent'anni a questa parte. Marie-Christine

Fourny,⁹ per esempio, aveva analizzato il discorso di alcuni comuni alpini riuniti in associazione. Analizzando undicimila occorrenze, tratte dalle loro pubblicazioni, ha potuto evidenziare alcune parole o frasi chiave che rilevavano, soprattutto, il carattere alpino della città situata in un rilievo montano: *convenzione, protezione, alpi, sviluppo, ambiente, qualità del territorio, durevole, cittadino, frontiera, collaborazione, laboratorio, insieme, Europa*, ecc. Parole o espressioni che mostravano come le città alpine si presentassero come luoghi dinamici inseriti in un ambiente di qualità, aperto alla sperimentazione e all'Europa. La città alpina appare, perciò, "condannata" a essere attenta al proprio ambiente fisico, a collaborare con altre città, a trovare costantemente soluzioni economiche ed ecologiche che vadano anche oltre la dimensione puramente locale. Adattabilità, apertura e sostenibilità sono le costanti che – almeno in queste auto-rappresentazioni – la montagna imporrebbe (quasi in modo deterministico) a chi vi abita, città comprese. In un articolo del 1989, Claude Raffestin rilevava l'importanza, per la vita nelle Alpi, dell'intersezione fra tre logiche: quella dell'ambiente, quella della società e quella della vita degli organismi viventi (le *socio-bio-eco-logiche*):

"Il secondo paradosso del dialogo natura-cultura risiede nel necessario e imperativo obbligo di rispettare le regolazioni. La fragilità degli ecosistemi impedisce, sotto pena di distruzioni nel caso contrario, di sovra-sfruttare le risorse disponibili. Il sovraccarico degli alpeggi porterebbe rapidamente alla loro distruzione, come pure l'eccesso di sfruttamento dei boschi provocherebbe un ciclo di erosioni-valanghe che avrebbe rapidamente distrutto direttamente o indirettamente gli insediamenti umani."¹⁰

La verticalità montana amplifica la fragilità dell'ambiente in cui è inserito l'insediamento. In una società rurale, a diretto confronto con l'ambiente, il mancato rispetto degli equilibri si ripercuote abbastanza rapidamente sulle società umane, perché la loro esistenza è strettamente legata a ciò che esse sanno trarre dall'ambiente circostante. Un ambiente lavorato, la cui funzione principale è quella di produrre materia viva per i vivi: qui, lo spazio ha soprattutto valore d'uso. In una società urbana, invece, l'ambiente assume la funzione di supporto delle

attività (economiche, di abitazione, di svago, ecc.): qui, lo spazio ha soprattutto valore di scambio. La materia viva per i vivi (il nutrimento) è prodotta altrove, ed è quindi facile, in questo contesto, dimenticare gli equilibri.

"Vasto insieme di ecosistemi, le Alpi evolvono in funzione della ragione, ma anche della follia degli uomini. Infatti, esse oppongono a ciò che gli uomini possono fare e sapere una serie di effetti negativi che suggeriscono a tratti ciò che dovrebbero fare e sapere se non fossero così ossessionati dai loro obiettivi unilaterali."¹¹

Questa necessità per il vivere nelle montagne, anzi quest'obbligo, di tener conto delle caratteristiche ambientali appariva già nelle autorappresentazioni che Marie-Christine Fourny aveva studiato. Auto-rappresentazioni che non erano sempre esenti da considerazioni di marketing territoriale, è vero, tuttavia, vi sono, oggi, proposte progettuali che esprimono la volontà di mettere in pratica ciò che i discorsi – spesso recuperati dalla politica – affermavano.

3. "Città Ticino": città alpina?

Nel 2012, rispettivamente nel 2013, l'Accademia di architettura di Mendrisio pubblica due volumi dal titolo *Atlante Città Ticino*, il cui interesse non è da niente, perché leggerli e percorrerli vuol dire entrare in una vera e propria città alpina. Da un lato, vi si entra con l'immaginazione, perché si tratta di una proposta, ma dall'altro, vi si entra pure realmente, perché il progetto è una guida per convogliare le scelte future partendo dalla realtà territoriale attuale. Parte della città progettata, infatti, è lì, davanti ai nostri occhi e corrisponde a quella realtà venutasi a creare con il tempo, soprattutto dopo la Seconda guerra mondiale. In questo progetto si parla di una città formata in un territorio, quello ticinese, le cui caratteristiche sono prettamente montane. È una città alpina perché insediata in una porzione del Sud delle Alpi, ma anche perché il progetto prende in considerazione le caratteristiche geografiche del territorio ticinese: la verticalità per prima.

Se il termine di Città Ticino appare come tale con la revisione del Piano direttore cantonale del 2009, le sue radici – il cui termine era quello di *città-regione* – le troviamo¹² già verso gli inizi degli anni Novanta nei lavori di quegli architetti ai quali il Cantone aveva domandato un progetto in rapporto alla costruenda ferrovia di base del Gottar-

do.

"[...] una città che inizia a piazza del Duomo di Milano e finisce al valico del San Gottardo. Mi piace chiamarla città alpina, una città alpina è molto diversa da una città diffusa del Veneto, dell'Olanda, della Spagna perché la morfologia del territorio è diversa. Due pareti di montagne, più o meno alte (...) più o meno scoscese, più o meno verdi, un fondo valle relativamente pianeggiante, pure largo alcune centinaia di metri a qualche chilometro, con in mezzo, o da una parte, un fiume, un cielo come una volta a botte, lunga decine di chilometri, tanto quanto è lunga la valle. È il microspazio naturale che contiene la parte abitata della città."¹³

Da un punto di vista fisico, questa idea di Città Ticino è una vera e propria città alpina, inserita in un rilievo montano dove gli spazi piani, quelli più sottoposti alla pressione edilizia, sono situati alla base di un paesaggio fatto di verti-

calità. Il Ticino è un cantone di montagna: due soli sono gli spazi di pianura veri e propri, il piano di Magadino (tra Bellinzona e Locarno) e la piana del Vedeggio (ad ovest di Lugano). Il resto del paesaggio può essere immaginato come una tempesta pietrificata, le cui onde si smorzano, via via verso sud, andando a morire sulla pianura del Po. È all'interno di questo quadro ambientale che si sono incrostate, dal bellinzonese in giù, attività commerciali, industriali e abitazioni, andando ad occupare anche buona parte delle "pareti ... più o meno alte, più o meno scoscese ...". Il progetto che traspare dall'Atlante Città Ticino parte da questo sviluppo, finora piuttosto spontaneo e disordinato, per dare quegli indirizzi che controllino la sua evoluzione futura prendendo in considerazione le esigenze di una società urbana (attività economiche, mobilità, svago) e quelle di un quadro ambientale alpino. Mario Botta, in un commento introduttivo

che accompagna l'Atlante Città Ticino, a pagina sette, sottolinea come l'attuale situazione territoriale sia il risultato di un progresso senza limiti e delle scelte di una società che ha perso il senso del vivere comune, aggiungendo poi che "nell'attuale condizione, la ricerca di una propria identità passa necessariamente attraverso il senso di appartenenza a un territorio, alla possibile riconoscibilità di un paesaggio e alla necessità di cogliere nel tessuto antropizzato i segni di una memoria che ci appartiene". I segni della memoria, tasselli necessari alla costruzione di un'appartenenza territoriale, sono presenti nel paesaggio stesso del Cantone e, in particolare, nella sua verticalità. Essi permettono di percepire, per esempio:

"[...] la storia dell'addomesticamento dei corsi d'acqua e della bonifica delle valli, dei flussi di traffico e degli insediamenti, dei pascoli e delle radure boschive, ma anche la melodia mutevole del fruscio dell'acqua, del vento, delle nubi o il sottofondo dei



rumori della civiltà generati da motori vicini e lontani, pneumatici bagnati e rotaie sibilanti. Tutto questo è speciale, ed è una conseguenza della particolare morfologia, della geologia, della vegetazione e del clima della Città Ticino.¹⁴

Da quando il Diavolo, agli inizi del Duecento, non era riuscito e aveva rinunciato a distruggere il ponte che egli stesso aveva costruito per superare le gole della Reuss, la via del San Gottardo è diventata il "cardo massimo" del territorio ticinese. Dapprima, supera il colle a due-mila metri di altitudine e attraversa un mondo contadino nel quale la verticalità è la risorsa principale. Cinque secoli dopo, la via – di ferro questa volta – entra ed esce dalla montagna a milleduecento metri di altitudine attirando lungo il suo percorso attività di natura industriale che vanno a poco a poco riempiendo i fondovalle; un secolo e mezzo circa più tardi, sempre più in basso (a trecento metri sul mare) questa stessa via sboccherà direttamente ai limiti di

pianure fortemente e disordinatamente urbanizzate rafforzandone ancora, con il tempo, la loro densità. Tazio Bottinelli,¹⁵ nel 1980, aveva schizzato l'evoluzione della struttura territoriale del Ticino, mostrando come si era passati da un Cantone a piccoli compartimenti (i mercati contadini locali) ad un Cantone lineare, concentrato sul percorso della ferrovia, diffusosi poi a macchia d'olio e oltre confine a partire dai nuclei urbani sulla spinta della struttura autostradale. In fin dei conti, il cardo gottardiano sembra essere stato il motore spaziale del Ticino urbano, a lato del quale è sussistito un Ticino "rurale": dapprima realtà storica, questa situazione è scivolata poi, progressivamente, man mano che l'industrializzazione e la terziarizzazione prendevano il sopravvento sul mondo rurale, nell'immaginario collettivo. L'Atlante Città Ticino è un segnale forte – un grido d'allarme, avremmo voglia di dire – affinché si prenda coscienza che la dicotomia urbano/rurale ha senso solo in quel disordine terri-

toriale generato dalla speculazione fondiaria. Se si vuol uscire da questa logica dello spreco del territorio, si dovrebbe improntare lo sviluppo territoriale all'idea di *città alpina*, nella quale urbano e rurale si articolano l'un l'altro, non in opposizione, ma in maniera complementare. La società ticinese è una società urbana insediata in un territorio alpino: il progetto propugnato dall'Atlante Città Ticino contiene un progetto di *città alpina* perché i parametri alla base dello studio partono dalle caratteristiche di quel territorio. Non è espresso in modo esplicito, ma è un progetto nel quale si cerca di considerare simultaneamente l'*antropo-logica* e l'*eco-logica* di cui parla Claude Raffestin.

Tuttavia l'attuale clima politico (uno degli aspetti dell'*antropo-logica*), sia nel Cantone Ticino che nella Confederazione svizzera, non favorisce molto, per il momento, l'incontro tra la città e le Alpi.

Note

1. La pianificazione del territorio è di competenza prettamente cantonale, anche se la Confederazione è spesso chiamata a contribuire: per esempio sulla mobilità e, appunto, sulle agglomerazioni.
2. "L'intera Svizzera non è per così dire che una grande città divisa in tredici quartieri, alcuni sono nelle valli, altri lungo le colline, altri sulle montagne. Ci sono quartieri più o meno popolati, ma tutti lo sono sufficientemente per segnalare che ci si trova sempre in una città". Parole di J.-J. Rousseau nel 1763, due secoli e mezzo fa! in Claudio Ferrata, 2007, « Da Heidiland alla Metropoli svizzera, Immagini dalla Svizzera urbana », in *Ambiente società territorio. Geografia nelle scuole*, No. 1 gennaio/febbraio 2007. [I tredici quartieri erano, in realtà, i tredici cantoni che componevano la Confederazione elvetica all'epoca del Rousseau.]
3. E, ancora oggi, il paesaggio non tradisce completamente questa visione.
4. Che poi, se prendessimo in considerazione il fenomeno migratorio alpino – e Svizzero – non sarebbe difficile affermare che con le migrazioni stagionali di mestiere il contadino alpino era già diventato, agli albori dell'epoca moderna, un lavoratore urbano.
5. Bergier Jean-François, « Territorio, economia e società nella storia delle Alpi », in E. Martinengo, *Le Alpi per l'Europa. Una proposta politica. Economia, territorio e società. Istituzioni, politica e società*. Jaca Book, Milano, 1988, p. 26.
6. Vedi nostra relazione "Città alpine o città rurali? Il persistere di un'ambiguità nella pianificazione svizzera", presentata alla conferenza di Aosta organizzato dall' AISRE (Associazione Italiana di Scienze Regionali) il 20-22 settembre 2010 dal titolo *Identità, Qualità e Competitività territoriale, Sviluppo economico e coesione nei territori alpini*.
7. Office Fédéral de la Statistique, 2014, *L'espace à caractère urbain en Suisse en 2012, Une nouvelle définition des agglomérations et d'autres catégories d'espace urbain*, Neuchâtel, documento PDF scaricabile su <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/news/publikationen.html?publicationID=5785>.
8. Poco più del sessanta per cento dei comuni è considerato a carattere urbano e contiene un po' più dell'ottanta per cento della popolazione residente e degli impieghi (leggermente di più per questi ultimi).
9. Fourny, Marie-Christine, 2001, "La ville alpine, utopie urbaine et projet politique" in *Le Globe*, Tome 141, Genève, Société de Géographie de Genève et Département de Géographie de l'Université de Genève, pp. 39-55.
10. Raffestin Claude, 1989, « Les territorialités alpines ou les paradoxes du dialogue nature-culture », in *Economie et Ecologie, dans le contexte de l'arc alpin*, Bern, Sonderdruck Haupt, p. 40.
11. Raffestin Claude, 1989, *op. cit.* p. 39.
12. Vedi Ferrata Claudio, 2015, "Verso la Città Ticino: trent'anni di sviluppo territoriale a sud delle Alpi", in *Archivio Storico Ticinese, Rivista di Cultura*, Giugno 2015, Bellinzona, Casagrande, pp. 62-84.
13. Galfetti Aurelio, in Ferrata Claudio, 2015, *op. cit.*, p. 78.
14. Oswald Franz, 2012, "Città Ticino. Spazio, immagine, attori e cinque postulati urbanistici", in Arnaboldi Michele (dir.), Sassi Enrico (coll.), 2012, *Atlante Città Ticino, Vol. 1: Comprensorio Fiume Ticino Nord*, Mendrisio, Accademia di Architettura, Università della Svizzera Italiana, p. 18.
15. Bottinelli Tazio, 1980, "Traffici e processi di regionalizzazione nel Ticino moderno", in *Archivio Storico Ticinese (AST) No. 84*, Bellinzona, Casagrande, pp. 535-542.

Bibliografia

- Arnaboldi Michele (dir.), Sassi Enrico (coll.), - 2012, *Atlante Città Ticino, Vol. 1: Comprensorio Fiume Ticino Nord*, Mendrisio, Accademia di Architettura, Università della Svizzera Italiana, 221 p.
- 2013, *Atlante Città Ticino, Vol. 2: Comprensorio Fiume Ticino Sud*, Mendrisio, Accademia di Architettura, Università della Svizzera Italiana, 219 p.
- Bergier Jean-François, 1988, « Territorio, economia e società nella storia delle Alpi », in E. Martinengo, *Le Alpi per l'Europa. Una proposta politica. Economia, territorio e società. Istituzioni, politica e società*. Jaca Book, Milano, 631 p.
- Bottinelli Tazio, 1980, "Traffici e processi di regionalizzazione nel Ticino moderno", in *Archivio Storico Ticinese (AST) No. 84*, Bellinzona, Casagrande, pp. 535-542.
- Ferrata Claudio, 2007, « Da Heidiland alla Metropoli svizzera, Immagini dalla Svizzera urbana », in *Ambiente società territorio. Geografia nelle scuole*, No. 1 gennaio/febbraio 2007.
- Ferrata Claudio, 2015, "Verso la Città Ticino: trent'anni di sviluppo territoriale a sud delle Alpi", in *Archivio Storico Ticinese, Rivista di Cultura*, Giugno 2015, Bellinzona, Casagrande, pp. 62-84.
- Fourny Marie-Christine, 2001, "La ville alpine, utopie urbaine et projet politique" in *Le Globe*, Tome 141, Genève, Société de Géographie de Genève et Département de Géographie de l'Université de Genève, pp. 39-55
- Office Fédéral de la Statistique, 2014, *L'espace à caractère urbain en Suisse en 2012, Une nouvelle définition des agglomérations et d'autres catégories d'espace urbain*, Neuchâtel, in <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/news/publikationen.html?publicationID=5785>.
- Raffestin Claude, 1989, « Les territorialités alpines ou les paradoxes du dialogue nature-culture », in *Economie et Ecologie, dans le contexte de l'arc alpin*, Bern, Sonderdruck Haupt, pp. 37-51.

La “città alpina”: piccola periegesi antropologica intorno a un mito di oggi

di Giovanni Kezich *

Tutti sanno che cos'è una città di mare, come Trieste o un'altra di quelle dove il mare arriva praticamente fin sulla porta di casa e bisogna stare attenti a non cascarci dentro, e così, per semplice analogia, tutti credono di sapere anche che cosa sia una città di montagna, una “città alpina”: ma la questione, come vedremo qui sotto, è forse un tantino più complessa, e vale la pena di essere discussa un po' più a fondo.

Mare e montagna, città e campagna sono le grandi categorie del nostro vivere, quelle che, prima che il “radicamento sul territorio” e il “chilometro zero” diventassero nella nostra postmodernità valori cardinali (una volta era il contrario), chi poteva permetterselo cercava di alternarle in un salubre ciclo annuale: un tanto in città, cioè il meno possibile, e poi a turno in campagna, al mare, e poi in montagna.

Si trattava però, almeno fino all'altro ieri, di categorie contrapposte di valori e disvalori: pensiamo a Siena, capolavoro del nostro urbanesimo medievale, la città del Buongoverno del Lorenzetti, con il suo ostendersi di una vita armoniosa dipanata in un equilibrio perfetto dentro e fuori le mura cittadine, dove però da sempre le due schiatte, quella “delle lastre” e quella “delle zolle”, si guardano in cagnesco e le mura sono ancor lì, a proteggere l'abitato urbano da un universo rurale da sempre concepito per intero, almeno fino a

ieri, all'interno delle categorie dell'inciviltà, del sudiciume e del caos.

Oggi invece va di moda pensare che ogni città, anziché baluardo isolato di una sottesa religione dell'urbanesimo, sia tutt'uno con il territorio che la circonda, da cui trarrebbe energia, linfa, forza vitale, in una sorta di continua osmosi virtuosa.

Tuttavia, se questo sarà pur vero a qualche livello del ciclo economico profondo, non lo è certamente al livello delle apparenze. Pensiamo per esempio a Trento, che ci è più vicina, e che è peraltro legata a Siena dalle memorie rinascimentali del Piccolomini e di Pier Andrea Mattioli, essendo stata parte dello stesso mondo. Che cosa fa, o farebbe di Trento, una “città alpina”, al di là della passione “satina” e “sosatina” di conio recente, che la percorre da poco più di un secolo, e dell'attuale ideologia del marketing territoriale? Assolutamente nulla, almeno stando alle icone dell'identità cittadina.

Reinterpretazione tardiva e ammiccante dello stesso motivo ispiratore del Buongoverno di Lorenzetti, il Ciclo dei Mesi di Torre Aquila è l'espressione propria di un mondo rifattosi cosmopolita (il cosiddetto “gotico internazionale”), il quale si pensa, si raffigura e si propone ovunque, in tutti i contesti urbani europei di riferimento, nello stesso identico modo. Infatti, nel Ciclo dei Mesi, la montagna si intravede appena sullo

* Giovanni Kezich, antropologo, è direttore del Museo degli Usi e Costumi della Gente Trentina di San Michele all'Adige (Tn)

sfondo, come fondale lontano lontano: ma è un'estensione della campagna, anzi una montagna-campagna, l'estensione remota di un contado uguale a quello del Lorenzetti.

E così è per quello che segue, dove tutto, ma proprio tutto, nella Trento vecchia e nuova – dal Magno Palazzo con i suoi grandi affreschi di maniera, all'impronta piemariniana degli edifici pubblici dell'età dei lumi, al liberty di Wenter Marini fino alle torri di Madonna Bianca – riflette le ondate successive di voghe e linguaggi architeturali e urbanistici generatisi altrove, e che di tali linguaggi e di tali altrove portano il segno, il messaggio, il contenuto specifico. Una città "qualsiasi", una città come tutte le altre italiane, dove sarà vano cercare – quantomeno nella materia architettonica o nell'assetto urbanistico – i motivi specifici di una sua presunta identità alpestre.

Ma non mi se ne voglia: la stessa cosa si può certamente dire di ogni altra delle città cosiddette "alpine", al di qua come al di là dello spartiacque, di Cuneo come di Grenoble, di Aosta e Chambéry, di Sondrio e Lucerna, di Belluno e Innsbruck, dove la città è sempre a tutti gli effetti un presidio, un avamposto, una roccaforte dell'idea urbana stessa, incistata o incuneata proprio ai piedi dei territori impervi, scoscesi e selvaggi, che dell'urbanesimo stesso e dei suoi valori rappresentano la negazione più perfetta. Pensiamo ad esempio alla nostra Rovereto, l'"Atene del Trentino", e proprio per questo città sostanzialmente poco alpina, fermo restando il valore dei suoi bravi alpinisti, oppure, appena sotto gli altopiani, pensiamo a un'altra città ricca di grande fervore alpinistico, Bassano "del Grappa", ma in realtà "sotto il Grappa", e ancora alla sua gemella sull'altro versante, Feltre, che sembra una città medievale toscana o della Feltria marchigiana evocata da Dante, poi trasferita in mezzo ai monti come la casa di Nazareth.

Facciamo un altro esempio più vicino a noi, Bolzano, ultimo approdo di quello stesso "golfo di pianura", a tutti gli effetti, un vero e proprio fiordo (ma quali montagne!), sul quale, a metà strada, abbiamo trovato prima Rovereto e poi Trento. Arrivati a Bolzano, alla confluenza del Talvera e dell'Isarco, la visione stratosferica del Rosengarten tinto di un rosa pallido soprannaturale è in realtà un fondale di teatro, una quinta lontanissima e quasi irraggiungibile. Così, nel coacervo eternamente inquieto di due borghesie nazionali in continuo confronto, una locale e radicata, l'altra d'importazione e piuttosto raccogliatrice, entrambe straccittadine e tutt'altro che "alpine" per voca-

zione e attitudini, la montagna resta nella vita della città sullo sfondo, se è vero che lo sport cittadino trionfa nei tuffi e nel judo, e l'attività escursionistica riguarda due piccole carbonerie ancora più occulte di quelle di Trento.

La contiguità, la vicinanza, la vista delle grandi montagne dunque non bastano a definire propriamente una "città alpina" particolarmente in contesti di relazioni territoriali complesse dove la città viene anzi chiamata a rappresentare sempre le ragioni del fondovalle, e dunque dei poteri più lontani, di contro a quelle della montagna, del bosco, del pascolo e delle comunità che vi insistono.

Ma ragioniamo. Il concetto stesso di "città alpina" è in realtà un ossimoro compiuto ("ghiaccio bollente"), di cui non si vede la possibilità di una realizzazione materiale qualsivoglia. "Città", naturalmente, evoca la civitas, l'urbe, e tutti i valori connessi che ben sappiamo. Nell'aggettivo "alpino" dobbiamo vedere non le Alpi nella loro accezione moderna, le guglie nevose e le scintillanti vette, ma piuttosto "gli alpi" dell'accezione originaria del termine, cioè i pascoli d'alta quota, e gli insediamenti temporanei che essi si portano dietro, gli alpeggi, le malghe, i maggenghi. Quindi abbiamo, da un lato, il concetto di un insediamento nucleato, accentrato, permanente e, dall'altro, quello opposto, di un insediamento "alpino", acefalo, disperso, temporaneo, transumante. Come può essere possibile?

Da questo punto di vista, l'unica città veramente alpina che io conosca può essere forse – un po' paradossalmente – L'Aquila: l'anti-Roma per eccellenza, capitale mancata di un'Italia ghibellina, figlia del sogno abortito degli Hohenstaufen di sottrarre all'Urbe l'accesso all'industria armentizia dei grandi tratturi, e quindi, come Lhasa o Ulan Bator, in origine tutt'uno con i pascoli, le greggi, le grandi transumanze. Chi non ha in mente la fontana delle 99 cannelle, ai piedi della città vecchia, e l'aria di intonsa, genuina emozione pastorale che ancora vi aleggia?

Mentre un altro esempio appenninico poco distante, la "Città dell'Amatrice" evoca nel nome stesso lo status particolare di una città sospesa – sui pascoli, sulle transumanze, su una miriade di contrade disperse in una conca immensa – all'interno di un modello che non è quello urbano, ma quello pastorale: appunto, "alpino".

Altro esempio un po' più vicino a noi, è Asiago, che però è "Città" solo all'anagrafe, per meriti di guerra, ed è tra le pochissime "città" che sorgano

sulle Alpi in cima a una montagna – si tratta in realtà di un acrocorno, di un altopiano – piuttosto che ai suoi piedi, al centro di una zona di malghe, di pascoli, di alpeggi a centinaia.

Altre candidature possibili, per la nostra ideale "città alpina" ce ne saranno di certo – Domodossola? Livigno? Bergamo? Vaduz? Coira? –, ma direttamente le conosco appena o niente affatto, e non posso giudicare.

A che pro, si dirà, tutto questo? Quello di "città alpina" o "città delle Alpi" è, nella nostra realtà, un concetto più o meno mitologico, su cui si tende ampiamente a ideologizzare, proponendo a gran voce il connubio – di immagine turistica, di prodotti in offerta, di proposta d'accoglienza – tra due mondi che erano fino a ieri, a Trento come a Siena, a Trieste come a Roma, le due metà (nemiche) del mondo, dove la città stava da una parte, e la campagna – ovvero la montagna, è lo stesso – dall'altra. Così, da un lato vi erano seminari e scuole, tribunali e uffici, con i loro stuoli di addetti e di persone perbene, e dall'altro vi erano malghe, roccoli e capanne, con le loro genti indocili, ruvide, maleducate, irredimibili. Oggi, sotto l'egida del concetto ormai onnipresente del "territorio" – che è ormai soprattutto un concetto politico, anzi, diciamo pure elettorale – sembra invece che sia tutto lo stesso, e che il miglior posto per mangiare formaggio di malga possa anche essere dalle parti di piazza di Fiera, proprio davanti al palazzo del Vescovo. Un modo come un altro per riproporre, completamente trasformati, i termini strutturali di un'antica relazione di dominio, all'interno di un assetto territoriale che risulta sempre, da noi in Italia ancor più che altrove, profondamente centripeto.

In presenza di questi miti d'oggi, seguendo Roland Barthes¹, compito precipuo dell'antropologo sarà quello di scervere le categorie cognitive con il proposito, che è di per sé commendevole e proficuo, di vederci più chiaro, ai fini di una migliore comprensione della nostra vicenda e del nostro agire di ieri e di oggi, sotto e sopra le montagne.

Note

1. Roland Barthes, *Miti d'oggi*, 1974. Ma il titolo originale francese (1957) era *Mithologies*. *Miti d'oggi* è anche il titolo di una recente raccolta di saggi (2012) dell'antropologo di *Repubblica*, Marino Niola.





Trento: di piano in Piano. Verso quale città?

di Beppo Toffolon *

1. Premessa

Le scelte localizzative e i modi insediativi delle città alpine sono fortemente condizionati dalla struttura orografica. La tesi è intuitiva ed evidente: basta percorrere una qualsiasi valle trentina per convincersene.

Definire i criteri localizzativi è facile: alle pendici dei rilievi che delimitano il margine delle valli, in luoghi preferibilmente un po' elevati, magari sul fianco di un conoide alluvionale. Le ragioni sono ovvie: in questo modo l'insediamento si trova a diretto contatto con tutte le risorse necessarie (la campagna, il bosco, l'acqua) in un luogo meno esposto ai pericoli (esondazioni, aggressioni). Mai, di regola, in mezzo a una valle, a eccezione di insediamenti che hanno origini particolari: insediamenti terziari, come Bolzano, o militari, come Trento.

I modi insediativi sono più vari e complessi: dagli schemi radiali o concentrici, tipici degli insediamenti su conoide, a quelli accidentalmente determinati dall'andamento dei percorsi intervallivi o dalle caratteristiche del terreno. In ogni caso, la morfogenesi è facilmente ripercorribile: da un nucleo fondativo compatto e arroccato, l'espansione segue le linee di minore resistenza, perdendo progressivamente densità, facendosi talvolta discontinua, ma conservando (fino a poche decine di anni fa) un impianto unitario e -

a suo modo - organico.

Sino dalla sua fondazione, Trento costituisce un'eccezione alle regole localizzative e insediative delle città alpine. Anziché prudentemente arroccata sul margine (come oggi il Castello), la città nacque come fortificazione (*oppidum*) in mezzo alla valle; come Aosta, che però è disposta longitudinalmente. Trento si è insediata di traverso, nella fascia di territorio tra l'Adige e il Fersina, che allora attraversavano entrambi la valle, quasi paralleli, nel suo punto più stretto: uno sbarramento disposto tra il Dos Trento e le pendici del Calisio. Il suo ancoraggio al territorio è molto forte e determinante, ma secondo criteri del tutto particolari: Trento non si mette da parte, ma occupa militarmente la valle, la sbarra come una diga ad arco che usa i rilievi come "spalle".

Quanto allo schema insediativo, nulla può essere più distante dalla flessibile articolazione di strade, piazze e isolati che caratterizza le città alpine, di uno schema geometrico ortogonale e sostanzialmente invariabile. Da questo punto di vista, l'estraneità al luogo è totale, sacrificata all'efficienza logistico-difensiva della fortificazione. Vista diversamente, questa estraneità costituisce anche un robusto nucleo di caratteri urbani incastonati in un contesto alpino. In questa alterità risiede gran parte del fascino di Trento,

* **Beppo Toffolon**, architetto, è presidente della sezione trentina di Italia Nostra

che però non pare sia stato adeguatamente compreso dai successori del Clesio.

2. Plinio Marconi

Il primo piano regolatore di Trento, disegnato da Plinio Marconi e adottato nel 1962, era ben consapevole dei caratteri peculiari della città, e in particolare della sua condizionante localizzazione nel fondovalle. La strategia di quel piano rivela oggi tutta la sua saggezza: analogamente a quanto proposto da Haussmann per Roma, Marconi decise di lasciare la città antica a margine, e di sviluppare la città moderna al suo fianco. Non solo per rispetto del suo valore storico-culturale, ma anche come riconoscimento del carattere di barriera del centro storico, e - soprattutto - in considerazione dell'impossibilità del suo attraversamento. Nessuno sviluppo urbano a nord, quindi, che avrebbe comportato la violazione di quel limite e compromesso gravemente la qualità urbana della città antica investendola di un flusso di transito impossibile da incanalare.

In coerenza con i criteri localizzativi delle città alpine, Marconi individuò nell'ampio conoide del Fersina il luogo naturale dell'ampliamento della città, che avrebbe dovuto proseguire oltre il viadotto ferroviario della Valsugana, partendo dal margine est, più elevato, e scendendo progressivamente verso valle a ovest, conservando un'ampia fascia parallela al fiume come zona di riserva. Anche in questa prima versione (il PRG sarà rivisto due anni dopo, recependo alcune osservazioni della CUP) il piano è però già in parte compromesso dalla scelte del PUP, che Giuseppe Samonà stava contemporaneamente impostando, con opposti criteri localizzativi. Il risultato è quindi un ibrido, ma le intenzioni iniziali erano chiare ed esplicite.

Sul piano della struttura insediativa, non è nel disegno delle strade, delle piazze e degli isolati che si possono trovare connotazioni alpine. Il loro tracciato appare come uno sforzo generico di "modernizzazione" delle infrastrutture urbane, pensate ancora connesse (diversamente dallo zoning secondo la Carta d'Atene), se non agli edifici, almeno ai lotti edificabili. La densità edilizia del piano presenta, invece, una certa attenzione al contesto alpino. Con indici di edificabilità fondiaria talvolta superiori a $9 \text{ m}^3/\text{m}^2$, e indici di densità territoriale fino a 400 vani per ettaro, Marconi mirava a costruire una città compatta, come dovrebbero essere le città con popolazione elevata, o con scarso terreno disponibile, com'è tipi-

co dei territori montani. Non si tratta di un criterio di poco conto, come siamo oggi costretti a riconoscere.

Anche sul piano infrastrutturale Marconi punta al risparmio di territorio, evitando di trasformare uno stretto fondovalle in un fascio di infrastrutture parallele. Di qui la scelta di una strada di gronda sull'argine sinistro dell'Adige e l'interconnessione tra circonvallazione e autostrada, tra sobborghi in destra Adige e rete urbana.

3. Giuseppe Samonà

Il primo piano regolatore formalmente approvato arriverà solo nel 1968, dopo l'approvazione del PUP. Un piano senza paternità. O meglio, con un padre occulto: Giuseppe Samonà. L'impostazione è totalmente rovesciata: scompare lo sviluppo concentrato sul fianco meridionale del conoide del Fersina, sostituito da più direttrici divergenti: le zone terziarie a nord della città antica, le zone residenziali sulla collina a est e nei sobborghi, le zone produttive alla foce dell'Avio e in parte a Ravina. La città viene smembrata non solo funzionalmente, ma anche fisicamente, e dispersa nel territorio non solo in fondovalle, ma anche in collina.

Difficile pensare a una scelta più estranea rispetto alla tradizione insediativa e più inadatta per un contesto accidentato come quello alpino, dove il suolo pianeggiante è scarso e i collegamenti sono problematici. Difficile anche immaginare una scelta più nociva per lo sviluppo sociale ed economico. Da un lato, la dispersione della comunità, destinata a crescere in un contesto ampiamente suburbano, depauperata di una parte significativa dei vantaggi offerti dall'urbanesimo. Dall'altro, alla mancata produzione causata dalla sottrazione di terreno agricolo - calcolabile oggi, per comparazione degli indici di consumo di suolo di Trento e Bolzano, in circa mille ettari - si deve aggiungere il relativo costo di urbanizzazione, di realizzazione dei servizi, della loro manutenzione e gestione. Forse un giorno qualcuno calcolerà quanto ci è costata - e ci costa - la "campagna urbanizzata". Ora che le risorse (non solo quelle finanziarie, ma anche quelle territoriali) sono diminuite, qualcuno se ne sta finalmente accorgendo.

La matrice culturale di quel piano infelice è palese: la Carta d'Atene, presa alla lettera. Ma su questo sfondo generale forse s'innesta dell'altro, più strettamente connesso al contesto alpino:

l'equivoco che la struttura lineare di un territorio vallivo, solcato dal fiume, possa essere ricondotta al modello urbano della *ciudad lineal*. Per comprendere quanto sia improponibile questa analogia, basterebbe notare che la città lineare (oltre a essere uno schema urbano monodimensionale insensato in sé stesso) è stata concepita (da un teosofo esoterico) per urbanizzare la sterminata campagna spagnola, che - evidentemente - non ha alcuna parentela con una valle alpina. Eppure, il fascino distopico della città lineare, seppure discontinua, intesa come alternanza di zone produttive, residenziali e di servizio distribuite linearmente sul fondovalle, sembra ancora soggiogare qualche urbanista.

Quanto alle infrastrutture, l'indifferenza di Samonà rispetto ai luoghi è difficilmente paragonabile: dalla grande strada collinare da Mattarello a Lavis al casello autostradale in centro storico, dallo sventramento di Piedadcastello al viadotto sulla Fossa dei Martiri, l'insieme delle scelte infrastrutturali del PRG del '68 nella valle dell'Adige (mutuate dal PUP) è superato in brutalità solo da quelle previste da Samonà per la piana del Sarca, con l'aeroporto tra Arco e Riva, i tre svincoli autostradali in due chilometri e la irrealizzabile galleria con pendenza del 20 per cento. Quest'ultima clamorosa svista rivela una visione bidimensionale del territorio, come superficie astratta dove disperdere liberamente le funzioni (la residenza in cima al Brione!) per poi collegarle con tratti di penna su tavole a vasta scala: un contesto alpino trattato come una pianura.

4. Marcello Vittorini

La dispersione urbana e la proliferazione infrastrutturale procedono per inerzia fino al 1989, anno in cui viene adottato il piano regolatore di Vittorini. Più che un piano disegnato è un piano descritto: un'insieme di principi, in genere condivisibili, che indicano un ritorno alle origini, una rivalutazione dei caratteri urbani della "città capitale". Il riferimento, per quanto paradossale, è alla Roma di Papa Sisto V, e in particolare agli assi viari sestini, di cui "corso Brennero" avrebbe dovuto essere una versione aggiornata. Enfasi retorica a parte, il piano di Vittorini interpreta la città alpina come *urbe*, luogo civile dotato di uno specifico codice formale, da cui non ha senso allontanarsi solo perché situata tra i monti.

L'*urbe* alpina di Vittorini non è solo forma, è anche ricerca d'integrazione e concentrazione funzionale nelle zone "per la formazione dei luoghi centra-



li", che tentano di agglomerare i vasti brani suburbani attorno a qualche embrionale nucleo civile. Sia la *riforma*, sia la riorganizzazione delle funzioni urbane avranno tuttavia esiti modesti, per la fragilità del piano prima ancora che per la volubilità politica o l'inerzia amministrativa.

Per quanto riguarda i rapporti col contesto, se il PRG del 1968 smembrava la città in un maldestro tentativo di abbracciare il territorio - consumandolo e contaminandolo - il PRG di Vittorini è invece un piano introverso, intento a un'opera di restaurazione civile, e trascura quasi completamente i temi infrastrutturali, programmaticamente rimossi, e quelli paesaggistici, semplicemente ignorati.

L'aspetto più interessante di quel piano è la convinzione che la differenza tra *urbe* e alpe sia un valore da conservare e rafforzare. Come fece, a suo tempo, il Clesio. Ma anche questo principio di elementare buonsenso era destinato a essere ben presto travolto dalla riscoperta del paesaggio come "matrice" in chiave anti-urbana: la "campagna urbanizzata" degli anni '60 è sostanzialmente riproposta nel 2000 come nuovo "sistema di urbanità diffusa nel paesaggio" dal documento programmatico per il nuovo PRG.

In questa rivisitazione di antichi ruralismi, la "nebulosa collinare" - così eufemisticamente defini-

ta - acquista una nuova paradossale dignità paesaggistica: da suburbio devastante e insostenibile diventa ora luogo di solare amenità, come se il godimento del paesaggio potesse giustificare la sua distruzione. Eppure, dovrebbe essere chiaro che le pendici alpine non sono le colline prealpenniniche, che la valle dell'Adige non è il Chianti, che Trento non è San Gimignano o Siena: nelle Alpi si abita nel fondovalle, come confermano le modeste dimensioni degli antichi sobborghi collinari.

5. Joan Busquets

L'accidentale arrivo di Busquets a Trento ha avuto il merito di spazzare il campo dall'equivoco che il paesaggio produca inediti modelli urbani (semai l'inverso), mettendo al suo posto il tema, ben più consistente, del rapporto tra orografia e infrastrutture: il tema posto alla base del PRG del 1962, e rimosso per quaranta anni. La vagheggiata "città dei flussi" - ennesima riedizione distopica della *ciudad lineal* - da chimerica fonte d'ispirazione diventa con Busquets un serio problema progettuale, che richiede scelte radicali e conseguenti.

Il fondovalle alpino è un territorio scarso, attraversato in primo luogo dal corso d'acqua che l'ha generato, dalla via principale di collegamento intervallivo e dall'eventuale via secondaria

sull'altro lato orografico. A queste infrastrutture di base si aggiungono, nelle valli principali, la ferrovia e l'autostrada; e, in prossimità degli insediamenti urbani maggiori, le strade di gronda e le tangenziali. Nel caso di Trento, questo fascio infrastrutturale deve attraversare la strettoia del Doss Trento, dove la valle è larga circa un chilometro, di cui solo trecento metri utili: tra Sant'Apollinare e Torre Vanga, fiume incluso. La decisione di portare l'autostrada e la tangenziale in galleria sotto il Bondone è stata dunque una scelta obbligata, con tutti i problemi conseguenti alla mancanza di collegamenti tra la tangenziale e la città nei tre chilometri centrali.

A questo grave *deficit* avrebbe potuto provvedere la strada di gronda in sinistra Adige, prevista dal PRG del 1962 e bloccata dalla Provincia (una delle tante infelici intromissioni nella pianificazione di Trento): di essa rimangono solo duecento metri a sud del ponte di San Lorenzo.

In questo quadro in gran parte compromesso, l'interramento della ferrovia nel tratto centrale della città è la sola soluzione rimasta per connettere l'espansione settentrionale (prevalentemente terziaria) all'espansione meridionale e collinare (prevalentemente residenziale), attraverso il recupero del suolo occupato dalla massicciata, realizzando una dorsale interna in grado di scavalcare il centro storico. A questa funzione



essenziale, che da sola giustificerebbe l'impiego delle risorse necessarie, si aggiunge poi l'eliminazione della barriera trasversale che separa i servizi, posti a est della ferrovia, dalle infrastrutture a ovest, e in particolare la tangenziale. L'obiettivo del *boulevard* di Busquets è riunire la città, oggi divisa dal centro storico in una parte nord e in una parte sud; e dalla ferrovia in una parte est e in una parte ovest. Il compito della ricucitura trasversale è affidato ai corridoi verdi che dovrebbero rinsaldare la città e connetterla ai margini del fondovalle.

Se si auspica che le città disperse *implodano*, la precedenza spetta a quelle alpine, se non altro per la scarsità del suolo. Per farlo bisogna predisporre infrastrutture adeguate, eliminando almeno le principali carenze: intervenire successivamente sarebbe molto difficile e certamente più oneroso. Busquets ha indicato come, spetta ai trentini decidere se affrontare i problemi o lasciare che si aggravino.

6. Renzo Piano

L'arrivo di Renzo Piano alle Albere ha aggiunto una nuova tessera nel mosaico urbano, un pezzo di città il cui codice è di difficile interpretazione. Il primo progetto per l'ex-Michelin era in linea con l'*oppidum* romano e con l'*urbe* di Vittorini: un pezzo di città fatto di strade, piazze e iso-

lati. Voleva essere un'estensione del vicino centro storico, a partire dalla trama viaria sino ai tipi edilizi (palazzi a corte). Il secondo progetto, quello realizzato, ha perso la piazza delle Albere e contiene isolati enormi, edificati con "stecche" di periferia affacciate su un prato. Le ragioni di tale cambiamento non sono mai state rese note, ma si direbbe che la nevrosi antiurbana abbia avuto la meglio. Ancora una volta, come Piano temeva.

Il fallimento di un progetto partito con le migliori intenzioni dovrebbe essere studiato accuratamente, per capire cos'è andato storto. Limitiamoci per ora ai due aspetti più direttamente legati ai *cliché* alpini: il legno e il verde. L'idea che in una città alpina sia opportuno usare il legno in funzione decorativa è un equivoco inammissibile per Trento, che con il Concilio nel Cinquecento e l'università oggi ha scelto di diventare, pur tra mille tentennamenti, una città alpina cosmopolita. Non c'era quindi maggiore ragione di usare il legno alle Albere, di quanto non ve ne fosse per l'Herald Tribune a New York, lo Shard a Londra o il Sole 24 ore a Milano.

Connotazioni estetiche a parte, quanto al verde, la questione è duplice. In primo luogo, non si è mai trattato di un parco fluviale, immaginabile solo da chi non noti la differenza tra l'Adige, che scorre minaccioso tra alti argini lungo il bordo

della città, e il Talvera, che fluisce allegramente nel mezzo di Bolzano, affiancato da ampie rive erbose piacevolmente frequentate. Piano l'aveva compreso: lo pensava come un prato dove stendersi a contemplare il Bondone, dimostrando quanto il paesaggio sia un concetto relativo: la parete est del Palon non sembra esercitare lo stesso fascino sui Trentini.

In secondo luogo, il verde in una città alpina solleva una questione di senso: un conto sono i giardini, componente universale dell'*urbe*, che ci stanno benissimo. Un altro sono i parchi, che in una città alpina (implicitamente di medie dimensioni) dovrebbero essere esterni. Sempreché, beninteso, si sia avuto il buon senso di lasciare qualche parte di fondovalle allo stato naturale. Rischiamo invece di riservare ai parchi i luoghi più impropri, come una depressione al fianco di un argine, o addirittura un sito inquinato nella zona più urbanizzata e infrastrutturata della città. Per occupare, invece, quel po' di campagna rimasta prima di Mattarello, che verrebbe così agganciato a una "città lineare", con inizio a Zambana, dispersa nel fondovalle per diciotto chilometri. C'è qualcuno che se la sentirebbe ancora di definire "città alpina" una simile conurbazione?





3

ITEMIE LE ESPERIENZE

Aosta: area “metropolitana” tra *plaine* e *montagne*, tra Comune e Regione

di Roberto Dini

La città di Aosta e la sua conurbazione, costituita dai centri abitati limitrofi, costituisce un episodio urbano unico per dimensione e caratteristiche all'interno del territorio regionale sia per la concentrazione di funzioni presenti (amministrative, giudiziarie, economiche, produttive, scolastiche, culturali, ecc.) sia per il fatto che vi risiede oggi circa la metà della popolazione valdostana¹.

L'agglomerato urbano occupa la porzione pianeggiante più estesa della *plaine*² nei pressi della confluenza tra la Dora Baltea ed il torrente Buthier proveniente dalla valle del Gran San Bernardo e dalla Valpelline.

Dal punto di vista fisico-morfologico si presenta come un *continuum* edificato ed infrastrutturato che va a costituire un sistema complesso di più di mille ettari di insediamento continuo che occupano la porzione più estesa della piana lungo le principali direttrici stradali del fondovalle e che vanno anche ad innervarsi nella valle del Gran San Bernardo e a densificare buona parte dei versanti dell'*adret* e dell'*envers* (rispettivamente versante a solatio e a bacio).

La storia della città di Aosta in epoca moderna è profondamente legata alle vicende dell'acciaieria Cogne che ha innescato le consistenti espansioni urbane del Novecento³.

Lo sviluppo periferico è avvenuto prevalentemente lungo le direttrici est ed ovest con la crescita di aree urbane a destinazione specialistica (attività produttiva, commerciali e del terziario) che hanno provocato la progressiva saturazione delle aree disponibili⁴.

Si può dunque parlare oggi di territorio *metropolitano* nella misura in cui le trasformazioni sono connotate dalla creazione di nuove centralità urbane (innescate dal decentramento produttivo, commerciale e amministrativo), da un'intensa mobilità pluridirezionale, da forti relazioni funzionali tra le varie parti dell'agglomerato. L'esito è una consistente infrastrutturazione che va a colonizzare i territori limitrofi costituiti da villaggi storici e aree rurali innestando nuove forme di residenzialità diffusa e nuovi distretti del commercio e della produzione, generando un sistema insediativo ibrido a cavallo tra urbanità e ruralità.

Oggi che anche il ruolo industriale della città è venuto meno, la centralità del capoluogo è ancora garantita dalla concentrazione delle funzioni amministrative e direzionali e proprio per questi motivi possiamo dire che Aosta costituisce il “cuore” del territorio regionale.

La città sembra dunque consolidare la propria posizione all'interno della fortunata e intramontabile metafora di *Cellule* e *carrefour*, immagine con cui il geografo Bernard Janin ha a suo tempo efficacemente descritto la Valle d'Aosta e che ancora oggi parrebbe essere l'unica sintesi possibile tra innovazione del territorio e conservazione delle tradizioni locali⁵.

Il ruolo di Aosta sembra delinearci però non solo come centro amministrativo, direzionale e culturale della Regione ma proprio come “interfaccia” fisica tra l'area metropolitana di fondovalle ed i territori di versante e delle valli laterali, tra la *plaine* e la *montagne*.

L'entità e la tentacolarità delle trasformazioni insediative riscrivono infatti anche il significato del rapporto tra Aosta ed il territorio circostante alla scala regionale. La montagna diventa non più solo una quinta della città ma luogo sempre più abitato e sempre più strettamente connesso alla città per via della residenzialità diffusa, del decentramento del terziario, delle nuove forme di turismo che predilige la media quota.



Per queste ragioni non è più possibile pensare a forme di governo del territorio esclusivamente locali ma è necessario mettere a punto strumenti per la pianificazione d'area vasta con la consapevolezza che l'intervento alla scala metropolitana sulla *plaine*, in un territorio come quello valdostano, ha delle ricadute sull'intero territorio regionale, compresi i sistemi rurali ed ambientali. La grande sfida che attende però i prossimi anni sarà quella di mettere a punto delle visioni "fisiche" del territorio che possano dare ad esempio al Piano Strategico della città⁶ quella capacità prefigurativa che è mancata invece al Piano Territoriale Paesistico⁷, ad oggi l'unico strumento urbanistico di carattere territoriale. A quasi vent'anni dalla sua approvazione, possiamo concludere che il PTP non è infatti stato colto come l'occasione per una gestione "progettante" del territorio ed è stato reso vano da una estenuante e complessa operazione di adeguamento dei piani regolatori comunali tuttora in corso.

Quali sono dunque i temi e gli interventi strategici che interessano l'agglomerato urbano di Aosta e che hanno una rilevanza territoriale?

In primis l'area della ex Cogne, problema tuttora non risolto, dove i piani di riconversione della zona industriale stentano a partire⁸ e dove si pone innanzitutto il difficile tema (anche solo per dimensione) di riqualificazione insediativa e di ricucitura ambientale e infrastrutturale che interessa tutto il margine sud della città. Un territorio assolutamente strategico dove si concentrano problematiche e occasioni di grande rilevanza: bonifica delle ex aree industriali, riqualificazione delle sponde della Dora Baltea, riconnessione con il versante dell'*envers*, attestamento delle infrastrutture di trasporto (cabinovia Aosta-Pila, ferrovia, autostrada, ecc.), concentrazione di servizi, ecc.

Questa scommessa va naturalmente affrontata attraverso un più generale coraggio nella riorganizzazione infrastrutturale, tema da trattare non solo dal punto di vista del traffico e della mobilità ma soprattutto come opportunità per una più radicale riqualificazione insediativa. Si pensi in particolare alla porta est del capoluogo (località Amérique e Grand Chemin) ancora in attesa di un progetto integrale di *aménagement* che tenga assieme i temi dell'accesso alle aree commerciali, della presenza delle grandi infrastrutture di servizio (discarica, aeroporto, autoporto, ecc.), dell'ingresso alla città attraverso soluzioni non solo di carattere funzionale ma anche in termini di qualità dello spazio costruito.

In questo senso anche il tema della riconversione della linea ferroviaria storica in linea metropolitana leggera, come è stato fatto in ambiti analoghi⁹, potrebbe essere un modo per ripensare la mobilità locale e sovralocale ridisegnando anche l'ossatura insediativa di fondovalle. Infine quelle culturali sembrano essere le coordinate lungo le quali si sono mosse alcune tra le più recenti progettualità. La nuova sede universitaria (di cui è stato avviato da poco il cantiere), il nuovo istituto musicale (già inaugurato) ed il nuovo complesso archeologico di Saint-Martin-de-Corléans (in fase di ultimazione) sono alcuni dei grandi interventi di trasformazione su cui la Regione ha investito molto e che potrebbero costituire per la città di Aosta e per la valle non solo il motore di uno sviluppo basato sull'istruzione, sulla ricerca e sulla cultura ma soprattutto l'occasione per rafforzare l'identità urbana.

Note

1. Il Comune di Aosta conta ad oggi 34.901 abitanti, se si sommano gli abitanti dei quindici comuni limitrofi, istituzionalmente rappresentati attraverso il *Conseil de la Plaine* (Aosta, Aymavilles, Brissogne, Charvensod, Fénis, Gignod, Gressan, Jovençon, Nus, Pollein, Quart, Roisan, Saint-Christophe, Saint-Marcel, Saint-Pierre, Sarre) si si toccano le 69.163 unità. Si tenga conto che la popolazione totale regionale è di 128.591 unità;
2. Cerutti A.V., *La Plaine et la Montagne de la Vallée d'Aoste*, Musumeci editore, Aosta, 1980;
3. Per un approfondimento sulla crescita della città e sui piani regolatori si veda: Cina P., *Aosta: i piani e la trasformazione della città*, tesi di laurea, Politecnico di Milano (rel. Oliva F.), 1996; Comune di Aosta, *Aosta: città, struttura, piano*, Tipografia Valdostana, Aosta, 1990;
4. Per un approfondimento sul tema delle morfologie insediative del territorio della *plaine* si veda Vallet M., *Nuovi paesaggi insediativi della "plaine". Analisi e linee guida per il progetto*, tesi di laurea, Politecnico di Torino (re. De Rossi A., Dini R.), 2007;
5. L'immagine unitaria di "cellula" e "crocevia" ha permesso alla Valle d'Aosta di dotarsi di una rappresentazione ufficiale in gradi di tenere assieme particolarismo culturale e linguistico, ambiente, innovazione e turismo. Si veda Janin B., *Le Val d'Aoste. Tradition et renouveau*, Allier, Grenoble, 1968;
6. nel maggio 2005 ne è stata decisa la creazione e nell'aprile 2006 è stata disposta la nomina di un apposito gruppo di lavoro.
7. Regione Autonoma Valle d'Aosta, *Piano territoriale paesistico (PTP)*, approvato con legge regionale 10 aprile 1998, n.13;
8. Sui piani di riconversione dell'area delle ex acciaierie Cogne si veda Mazza L., *Esercizi di piano: l'area industriale Cogne ad Aosta*, Angeli, Milano, 2002; Moretto L., (a cura di), *La Cogne e Aosta, storia di un secolo: l'industria e la città: architettura, siderurgia, territorio*, RAVA, Aosta, 2002;
9. Si pensi alla linea ferroviaria Merano-Malles in Alto Adige, inaugurata nel maggio del 2005, un eccellente esempio di come sia stato possibile recuperare in toto un'infrastruttura ferroviaria nella sua interezza, riadattandola alla luce delle moderne funzionalità trasportistiche e alle attuali esigenze dei viaggiatori, sia pendolari che turisti.

Per approfondire:

- Janin, B., 1968, *Le Val d'Aoste. Tradition et renouveau*, Allier, Grenoble
- Cerutti, A. V., 1971, *Le Pays de la Doire*, I.T.L.A., Aosta
- Cuaz, M., 1994, *Valle d'Aosta. Storia di un'immagine*, Laterza, Bari
- Woolf, S. J., (a cura di), 1995, *Storia d'Italia. Le regioni dall'unità a oggi. La Valle d'Aosta*, Einaudi, Torino
- Janin Rivolin, U., *Valle d'Aosta*, 1996, in Clementi, A., Dematteis, G., Palermo, P. C., (a cura di), *Le forme del territorio italiano, II. Ambienti insediativi e contesti locali*, Laterza, Roma-Bari
- Gambino, R. (a cura di), 1997, *Piano Territoriale Paesistico della Regione Autonoma Valle d'Aosta*, Quaderni dell'INU
- Celesia, P., Dini, R., Duclly, G., Fracellio, F. (a cura di), 2006, *Guardare da terra. Immagini da un territorio in trasformazione. La Valle d'Aosta e le sue rappresentazioni*, Tipografia Valdostana, Aosta

Bolzano: governare la città compatta

di Peter Morello *

Bolzano è una città compatta e densa. Con questa definizione sintetica intendiamo che l'edificazione risulta nettamente distinta dalla campagna e che la parte urbanizzata si sviluppa su un'area relativamente contenuta, sia perché se ne è limitata la crescita, sia perché l'edificazione in tutti i periodi storici e in tutte le parti della città è sempre stata a densità elevate. Questa caratterizzazione fortemente urbana è riconoscibile non solo nel vecchio e nuovo centro storico ma anche nelle espansioni del dopoguerra e in quelle più recenti e costituisce una anomalia nel panorama italiano e anche in raffronto con le vicine città di Trento e Innsbruck. Merita ripercorrere sinteticamente le vicende dello sviluppo urbanistico della città che hanno portato a questo esito e anche evidenziare le scelte urbanistiche più recenti che confermano e, se possibile, rafforzano anche per il futuro questa peculiarità. Nello stesso tempo però merita sviluppare una riflessione sui punti di forza e debolezza che questa forte caratterizzazione urbana comporta, anche in relazione ad un contesto provinciale con accentuata caratterizzazione rurale e a bassa densità insediativa.

Il territorio comunale di Bolzano coincide con la conca costituita dall'allargamento della vallata alla confluenza dei fiumi Adige, Isarco e Talvera, comprendendone la vasta pianura alluvionale e una parte dei pendii circostanti. In relazione alle caratteristiche fisiche ed orografiche il territorio comunale di Bolzano può essere suddiviso in tre differenti zone: il fondovalle agricolo, costituito da aree bonificate e trasformate nel tempo in colture intensive a frutteto e vigneto; la parte pianeggiante urbanizzata, caratterizzata da un tessuto edilizio compatto e continuo; i pendii montani del Virgolo, del Colle, del Guncina e del Monte Tondo, dove all'interno di un territorio prevalentemente boscato si rileva la presenza di elementi di paesaggio agrario tradizionale. La dimensione relativamente ridotta del territorio comunale (52,34 kmq) e il notevole sviluppo altimetrico (da 232 a 1.616 m) hanno contribuito a delineare la caratterizzazione di Bolzano: una città compatta di fondovalle.

Secondo la zonizzazione del piano urbanistico in vigore il paesaggio naturale (boschi e acque) rappresenta quasi la metà del territorio comunale, l'altra metà si divide abbastanza equamente tra territori agricoli e i territori urbanizzati. I circa 1.600 ettari del territorio urbanizzato sono destinati per il 28% ad insediamenti residenziali, per il 18% a insediamenti produttivi, per il 31% ad insediamenti pubblici, per il 5% ad aree verdi ed impianti ricreativi e per il restante 18% ad aree per la viabilità. I 452 ettari destinati ad insediamenti residenziali (centro storico, zone di completamento ed espansione) nelle quali si colloca l'assoluta prevalenza delle abitazioni e quindi degli oltre 100 mila residenti, con una densità media di 232 abitanti per ettaro, di fatto accoglie anche la prevalenza delle attività commerciali e terziarie.

La città che oggi definiamo storica (quella medioevale e otto-novecentesca) era ed è, come in tutte le città, compatta. Ma a Bolzano questa caratteristica è accentuata dal fatto che la città, sia amministrativamente che territorialmente, fino all'inizio del secolo scorso era racchiusa entro i limitati spazi definiti dal Talvera e dall'Isarco e Gries, che era ancora un comune autonomo, era sostanzialmente un borgo entro un ampio territorio agricolo. Anche il consistente sviluppo tra le due guerre oltre il Talvera attivato dal fascismo e poi completato nel secondo dopoguerra con il Piano regolatore di Piccinato del '64 si caratterizza per l'alta densità degli insediamenti. In

* Peter Morello, urbanista, è membro del Direttivo della sezione Alto Adige/Südtirol dell'Istituto Nazionale di Urbanistica



controtendenza con quello che succedeva in altre città di analoga dimensione è invece la politica urbanistica e territoriale avviata negli anni '70, che ha esplicitamente bloccato lo sviluppo della città sia in termini funzionali che fisici in favore di un riequilibrio con il resto del territorio provinciale. Il piano elaborato da Piccinato nel 1972 venne bocciato dalla Provincia ed in particolare vennero cancellate le previste espansioni oltre via Resia. Le conseguenze furono l'esaurimento dell'edificazione nelle aree già previste dal piano urbanistico, lo sviluppo e l'intasamento di aree interne, il calo della popolazione da oltre 100 mila abitanti a poco più di 90 mila, lo spostamento dello sviluppo insediativo e demografico nel resto della Provincia e in particolare nei comuni a sud di Bolzano.

Una inversione di tendenza si ha negli anni '90 con il piano urbanistico di Vittorini approvato nel 1995, che pur prevedendo un limite molto definito dell'espansione urbana, la cosiddetta "murazione verde", ha riattivato una crescita della città. Le aree lungo via Druso, i nuovi quartieri della ex caserma Mignone e di Firmian e poi quello più recente di Casanova, assieme al completamento del piano di attuazione delle Semirurali (dove l'unico quartiere a bassa densità realizzato dal fascismo viene sostituito con una nuova edificazione prevalentemente pubblica ad alta densità) hanno reso possibile una nuova crescita della città anche in termini demografici. Quando negli anni '70 la Provincia aveva bloccato lo sviluppo la sua politica territoriale era stata definita "antiurbana". Ancora oggi sono evidenti gli effetti negativi che quella politica ha provocato: il calo demografico, l'invecchiamento della popolazione residente, la crescita sia fisica che demografica molto sostenuta dei comuni limitrofi (in particolare Laives ed Appiano), la conseguente crescita del pendolarismo e del traffico in entrata nel capoluogo, ma anche l'intasamento dell'edificazione dentro la città con la trasformazione impropria di aree verdi o di aree agricole di pregio in aree edificabili, la crescita del prezzo delle abitazioni a livelli che non le rendevano più accessibili alla prevalenza della nuova domanda di casa.

A distanza di tempo, possiamo però anche evidenziare gli aspetti positivi di quelle politiche tese ad un riequilibrio territoriale e a limitare il consumo di suolo. Oggi Bolzano è una città compatta e densa, che ha preservato in modo significativo il suo paesaggio e la sua campagna circostante. La sua forma compatta ha reso possibile che circa due terzi dei suoi abitanti si muova dentro la città a piedi o in bicicletta realizzando uno dei principali obiettivi del piano strategico della città: "a 10 minuti da tutto".

Il Masterplan della città di Bolzano, approvato nel 2010, conferma la gestione urbanistica che ha saputo nel tempo contenere il consumo di suolo e costruire una città compatta senza episodi di periferie degradate e nello stesso tempo però pone attenzione alle relazioni tra insediamenti e territorio agricolo.

Oulx: verso un nuovo modo di essere una “piccola” città alpina

di Federica Corrado

La Convenzione delle Alpi delimita un territorio all'interno del quale si possono contare circa 240 centri urbani, il 40% dei quali sono situati sul bordo esterno. Si tratta dunque di un territorio che, a fronte di una eccezionale dimensione e continuità della naturalità del territorio alpino stesso, superata in Europa solo dai paesi scandinavi, ma con una minore varietà, è caratterizzato dalla presenza di città ben più numerose e importanti di quanto la relativa scarsità di risorse e il debole popolamento del territorio montano potrebbero far pensare (Gutking, 1965).

Nonostante questa sia la situazione territoriale delle Alpi, come afferma Bätzing (2005), la visione attuale risulta ancora limitata e talvolta falsata dall'idea che le Alpi siano una regione retrograda e isolata al centro dell'Europa, composta da una società quasi esclusivamente agricola e da un territorio rurale quasi privo di città. In realtà, le città alpine si pongono sempre più come nodi importanti sia di reti fisiche che materiali, favorendo così una ridefinizione delle Alpi come “cerniera” dello spazio europeo distesa verso est (Crivelli, Fourny, 2003).

In questo quadro, le Alpi possono essere descritte come una macro-regione estremamente diversificata al suo interno e composta da centri urbani di piccole e medie dimensioni, anche con soglie demografiche relativamente modeste, i quali fungono però da località centrali rispetto al territorio circostante, collocandosi così ad un livello gerarchico superiore rispetto a molte città extra-alpine (Gaido, 1999). Oulx, centro urbano di piccole dimensioni (3.300 abitanti circa) situato nell'alta valle di Susa, entra appieno in questa descrizione e il suo recente percorso di sviluppo mostra interessanti elementi di innovazione che contribuiscono alla ri-definizione di una identità urbana e alpina al tempo stesso.

Oulx rappresenta uno dei centri di servizi della valle di Susa, in particolare insieme a Bardonecchia viene a comporre il sistema urbano dell'alta valle, amministrativamente inserito oggi nella neonata Unione dell'Alta Valle di Susa. Il territorio del comune comprende anche alcune frazioni, che sono: Gad, Savoulx, Beaulard, Chateau Beaulard, Royeres, San Marco, Signols, Monfol.

Oulx è un importante nodo infrastrutturale: sede di stazione ferroviaria sia per treni regionali e nazionali sia internazionali verso la Francia, collegati attraverso il tunnel del Frejus (direzione Lione-Parigi); centro di scambio per quel che riguarda il servizio su gomma diretto in Francia attraverso il colle del Monginevro (direzione Briançon); punto di collegamento con i centri del comprensorio della Via Lattea (Sauze d'Oulx,, Cesana, Claviere, Sestriere) e del sistema sciistico di Bardonecchia, costituendo un fondamentale collegamento tra la tratta internazionale francese e il sistema sciistico delle alte valli; infine, nodo della rete del trasporto locale.

Il territorio del comune di Oulx è caratterizzato dalla presenza di importanti elementi naturali, fa parte del Parco naturale del Gran Bosco di Salbertrand, oggi incluso nel più ampio Ente di gestione delle aree protette Alpi Cozie. Ancora, un interessante patrimonio storico-architettonico costituisce valore importante all'interno del territorio e testimonia una storia ricca di cultura legata ad un patrimonio linguistico occitano e franco-provenzale.

Una ricerca condotta recentemente sul tema dell'andamento demografico nelle Alpi (Corrado, Dematteis, Di Gioia, 2014) mostra come questo centro sia in continua crescita in termini di numero di abitanti negli ultimi dieci anni. Una crescita che si compone all'incirca di 1/3 di nuovi



abitanti provenienti dal resto della valle, 1/3 proveniente da territori sia regionali sia extra-regionali, il restante è composto da soggetti stranieri e provenienti dall'area metropolitana torinese. Il dato che risulta interessante è legato al fenomeno di migrazione tutta interna, soprattutto da Bardonecchia a Oulx, determinato dall'esigenza di trovare abitazioni a minor costo ma in un contesto di qualità e ben servito territorialmente. Questo valore ambientale si ritrova anche nel ritorno a Oulx da parte di soggetti in terza età e di nuovi imprenditori. In particolare, questi ultimi sono quei soggetti che portano con sé anche un progetto economico che spesso fonde risorse locali con idee portate dall'esterno e un saper fare specifico. Si tratta di nuova popolazione con approcci culturalmente e socialmente diversi rispetto alle comunità alpine che avvia processi di ibridazione culturale, generando nuove forme di territorialità alpina. In questo quadro, Oulx rafforza il proprio ruolo di centro urbano di servizi non ponendosi soltanto come crocevia infrastrutturale per i sistemi turistici del territorio ma come centro di servizi in grado di offrire una certa qualità della vita, in altre parole luogo di *nuova residenzialità urbana*. Questa nuova urbanità che si va delineando favorisce dunque la sperimentazione di forme di progettualità urbano-montana, intesa come ricomposizione di un progetto di territorio che mette in tensione il recupero delle borgate con la dimensione dell'urbanizzazione nei luoghi della centralità legata ai servizi, agli accessi infrastrutturali ai sistemi abitativi legati al turismo residenziale.

La vocazione culturale, agricola, di servizio alla collettività del piccolo centro trova espressione in progetti innovativi, dalla Casa della Cultura ai progetti di social housing, di neo-agricoltura etc. in una commistione di esperienze pubblico-private e dentro una nuova visione progettuale, che va letta all'interno del più generale delinarsi di nuovi modelli di sviluppo dentro le Alpi.

“Queste aree a più densa naturalità non costituiscono più, infatti, una realtà altra rispetto alla città, qui non c'è una cultura rurale che si contrappone ad una distante cultura urbana, ma semmai una montagna che, perfettamente inserita nei sistemi di mentalità che configurano la cosmopoli contemporanea (Lazzarini, 2014), diventa, proprio grazie alle sue stesse peculiarità, parte integrante di una inedita e più allargata forma di urbanità. In questi spazi naturali e silenti, non abbiamo più gli antichi pastori-contadini, immersi in una natura incontaminata e selvaggia, ma uomini urbani che vivono tra più dimensioni, intrecciando scalarità differenti, partecipando virtualmente e fisicamente alle dinamiche economiche e culturali che intessono quell'urbs diventata orbs che abbraccia ormai l'intero pianeta.” (Decandia, in corso di pubblicazione).

La sfida dunque che ora affrontano questi piccoli centri delle Alpi, da sempre importanti presidi territoriali, è quella di essere da un lato avanguardia di uno sviluppo sperimentale e dall'altro lato frontiera di nuove politiche territoriali. Il ruolo che vanno assumendo infatti li pone sempre più dentro logiche transcalari in un dialogo continuo con il livello locale di area vasta (svolgendo il ruolo di località centrale), con quello regionale, nazionale e sempre più con quello panalpino con cui possono scambiare buone pratiche e fare rete e quello globale entrando in circuiti sovranazionali (MAB Unesco, Lista Patrimonio Unesco, Associazione mondiale dei Terrazzamenti, etc.).

Rovereto: una città alpina e la cultura come motore di sviluppo

di Sandro Aita*

Rovereto è una città posta sull'asta dell'Adige lungo la Vallagarina, incuneata ai piedi delle Alpi, nel Trentino meridionale. Abitata da quasi 40 mila residenti, essa si distingue dalla vicina città di Trento per una storia assai diversa e con un impianto urbano e un'immagine non di matrice nordica ma di tipo veneziano. Questo impianto è dovuto dalla forte influenza che la cultura veneta ha avuto sulla città fino al 1509: per la Serenissima era una piazzaforte strategica di frontiera, al limitare del Principato vescovile tridentino, che nuove direttrici economiche e culturali dilatarono poi fino ai giorni nostri.

Rispetto al resto del territorio, con Trento sede vescovile, Rovereto ha sempre avuto una forte impronta culturale e laica, che le ha fatto meritare l'appellativo di «Atene del Trentino» fin dal '700. L'Accademia Roveretana degli Agiati, nata nel 1750, annovera tra i suoi Soci i più significativi ingegneri nei campi delle Scienze, delle Lettere e delle Arti e ne è concreto esempio. La stessa Biblioteca Civica, fondata da G. Tartarotti nel 1764, è espressione di questo fervore culturale che aprirà le porte in quello scorcio di secolo alle maggiori evoluzioni urbane. Nel 1855 (dopo il Ginnasium sorto a metà del '600) si fonda I.R. Scuola Reale Elisabetta, che ebbe tra i suoi allievi Fortunato Depero, Tullio Garbari, Gianni Caproni, Giovanni Tiella, Luciano Baldessari e tanti altri artisti di rilievo. Accanto ad essi, spicca la figura di Antonio Rosmini, prete filosofo di larghe e innovative vedute, amico del Manzoni e testimone della industriosa commistione di cultura illuministica e classica, scientifica e religiosa, che univa i mondi dell'economia con quelli della cultura.

Osservando il recente sviluppo urbanistico occorre notare che, dopo una fase di forte industrializzazione negli anni '70-'80-'90 del secolo scorso, la città, pur colpita dalla crisi economica, ha ripreso ad investire in cultura, anche dal punto di vista della struttura urbana. Oggi sono attive numerose realtà culturali che fanno di questa piccola città una meta d'elezione di tanti turisti in transito sull'asse del Brennero: il Mart, Museo d'arte moderna e contemporanea, aperto nel 2002, il più grande museo di arte costruito in Italia in tutto il '900; il Museo storico italiano della guerra, posto all'interno del Castello di Rovereto nel centro cittadino; il Museo Civico, tra i più antichi musei italiani, fondato già nel 1851 (prima dell'Unità d'Italia); la Casa d'arte futurista Depero, riaperta nel 2009, con le opere più rappresentative dell'artista. Vi è poi, sul colle di Miravalle, la Campana dei Caduti, fusa dal bronzo dei cannoni a ricordo delle vittime della Grande Guerra, capace di richiamare migliaia di visitatori sul tema della Pace.

La presenza di questi potenti attrattori di flussi turistici ha condizionato anche il recente disegno della città. La nascita del Mart, ad esempio, è riuscita a rafforzare l'asse di Corso Bettini, che negli ultimi decenni stava vivendo nella marginalità. Ma anche la presenza degli altri poli culturali ha dato ordine alla struttura urbana del sito, rigenerandone la funzione originaria di "porta colta" della città. Va ricordato che lo sviluppo del "Corso nuovo grande" era avvenuto proprio nei trent'anni di fine '700, col teatro Zandonai a suggello degli altri palazzi che formarono la strada-piazza di accoglienza dei viaggiatori, provenienti in città dal centro Europa. È in un albergo di questa nuova via che W. Goethe soggiornò nel 1786, prima tappa "italiana" del suo "Viaggio in Italia". Luogo ospitale e fonte di conoscenza e di scambi, ponte tra i due mondi transalpini, nella Città della Quercia ("roboretum") si coglievano le opportunità che l'ambiente offriva. Il Settecen-

* Sandro Aita, Architetto



to è anche l'epoca delle filande e dei molti altri opifici che sfruttavano le ruote idrauliche mosse dalle acque delle rogge del torrente Leno, fonte anche della stessa figura urbanistica della città post medioevale, arricchita dai suoi prodotti e traffici legati alla seta: la città si espanse così nei secoli successivi sul suo conoide orografico, a ventaglio, incrociando strada imperiale e fiume. Lo stretto rapporto col territorio e le popolazioni delle valli vicine è via via cresciuto in funzioni produttive, culturali e rappresentative di eccellenza rispetto a realtà ben più popolate.

L'esempio di Rovereto è quindi forse pressoché unico di uno sviluppo "culturale" nella catena alpina, e ci offre alcuni spunti di riflessione. Fin dalla fase più "classica" della storia della prima industria, nel XVIII sec., si può percepire il forte legame che Rovereto intesseva tra il "lavoro" e la "cultura". Formazione e relazioni ad ampio raggio, scambi economici e culturali, istituzioni artistiche e scientifiche: la città ha sempre avuto una sensibilità aperta al nuovo e al bello, pur tra vari periodi di crisi anche profonda. Questo sviluppo, infatti, è avvenuto non senza problemi o contraddizioni; a volte sembra che sia più il frutto di una visione politica ideale che di una sensibilità diffusa.

Eppure il luogo di più aperto confronto e scambio, commerciale e culturale, della dominazione veneta del XV secolo, permane a segnare un carattere che poi, nella fase austro-ungarica del 7-'800 si è consolidato. Forse è in questa commistione, dolce e austera, che trova nuova linfa il fervore industrioso dei suoi cittadini, segno anche di un paesaggio che unisce i terrazzamenti coltivati a vite dei dintorni, i parchi dei molti e ricchi palazzi urbani, con le tracce ancora impresse nell'urbanistica delle rogge fonte di energia naturale per i molti opifici della prima industria. Il capitale su cui si fonda la rigenerazione economica è però da ricercare nelle persone e nella loro educazione: non solo di tipo formale e scolastico, pur se di alto livello, ma anche per la presenza di moltissime realtà associative culturali. Ve ne sono in numero elevato in rapporto alla popolazione, in vari ambiti, con iniziative, spettacoli, mostre, festival nei settori più diversi, da cui trarre linfa vitale per la crescita piena dei cittadini e delle nuove generazioni.

Ora la sfida si apre nel coniugare le molte iniziative sul fronte delle nuove tecnologie (dalla mecatronica, alle attività "green" e "smart" della nuova Manifattura, agli studi dell'Università di Scienze cognitive e del Cimec su mente e cervello, ecc.) da raccordare con la dimensione umanistica di più antica tradizione e rilanciata dalla presenza del MART e delle altre istituzioni culturali cittadine, pubbliche e private. Una sfida davvero fertile di potenzialità ancora non del tutto dispiegate ma ricche di orizzonti nuovi e stimolanti, per una regione periferica ma dentro il flusso delle nuove sensibilità della green economy, più attenta al benessere a 360° della persona e dell'ambiente. È forse dalle montagne attorno, dagli alti profili increspatisi o addolciti dalla natura, che nasce un profondo desiderio di "andare oltre" e di sfidare la crisi cogliendo le opportunità che i tempi e i venti nuovi offrono, tra le fronde dell'antico Rovere cittadino.

Politica urbana sostenibile e socialmente responsabile: Tolmino «città alpina dell'anno» 2016

di Alessandro Franceschini

Il progetto «città alpina dell'anno» è nato nel 1997, su impulso di un'idea Gerhard Leeb, della città austriaca di Villach. La motivazione di partenza era di sviluppare modelli sostenibili volti ad armonizzare lo straordinario ambiente naturale delle Alpi, le attività economiche e la vita urbana. Uno degli obiettivi principali consisteva nel cercare di attuare concretamente il trattato internazionale della Convenzione delle Alpi e nel sensibilizzare i politici e i cittadini per lo sviluppo sostenibile del loro territorio. A partire dal 1997, l'idea ha preso corpo. Inizialmente il titolo è stato assegnato proprio alla città di Villach, che negli anni successivi ha assunto l'amministrazione delle «Città alpine dell'anno», mentre, a partire dal 2003, è stato costituito un apposito Comitato (diventato "associazione" nel 2006) per la "Città alpina dell'anno" e il lavoro è stato così professionalizzato.

L'obiettivo di fondo della Convenzione delle Alpi è di coniugare misure per la protezione dello spazio alpino con uno sviluppo sostenibile e orientato al futuro delle regioni. Il fatto che la Convenzione delle Alpi si riempia di contenuti concreti proprio nelle città alpine è di importanza centrale, poiché circa due terzi della popolazione alpina vive in aree urbanizzate, anche se queste costituiscono solo il 40% della superficie alpina complessiva. Dal punto di vista spaziale, le Alpi sono ancora oggi un territorio marcatamente rurale. Tuttavia la popolazione - e quindi l'economia - ha già, per la maggior parte, una connotazione urbana. Natura e cultura, ecologia ed economia trovano qui un terreno di scontro-incontro senza mediazioni. Rendere consapevole di questo un'ampia fascia di popolazione è l'obiettivo dichiarato dell'idea di "Città alpina".

Il riconoscimento di «città alpina dell'anno», assegnato da una Giuria internazionale, viene conferito alla città che si è distinta per il particolare impegno dispiegato nell'attuazione della Convenzione delle Alpi. Una volta ottenuto il titolo, la città entra a far parte dell'associazione delle città alpine. Attualmente fanno parte del sodalizio le città di Villach (Austria, 1997), Belluno (Italia, 1999), Maribor (Slovenia, 2000), Bad Reichenhall (Germania, 2001), Gap (Francia, 2002), Herisau (Svizzera, 2003), Trento (Italia, 2004), Sonthofen (Germania, 2005), Chambéry (Francia, 2006), Sondrio (Italia, 2007), Briga-Glis (Svizzera, 2008), Bolzano (Italia, 2009), Bad Aussee (Austria, 2010), Idria (Slovenia, 2011), Annecy (Francia, 2012), Lecco (Italia 2013), Chamonix-Mont-Blanc (Francia, 2015).

Per il 2016 è stata scelta la città slovena di Tolmino. Si tratta di un centro urbano, che conta circa 11 mila abitanti, adagiato sull'alta valle dell'Isonzo, nel cuore delle Alpi Giulie, in una vasta piana dove il torrente Tolminca e l'Idria, dopo aver ricevuto le acque della Baccia, confluiscono nel fiume Isonzo, ed è stata scelta per gli sforzi compiuti nella direzione di uno sviluppo sostenibile. Anche per questo motivo, nel 2016, le politiche di sviluppo a Tolmino, la terza «città alpina dell'anno» slovena, saranno orientate a costruire un futuro a misura delle prossime generazioni. Alla metà di aprile 2016 la città di Tolmino inaugurerà ufficialmente il suo anno da Città alpina. «Nel nostro anno della Città alpina vogliamo esplorare e creare nuove possibilità volte a promuovere e sostenere lo spirito di iniziativa dei cittadini di ogni età, ma in particolare dei giovani», ha affermato il sindaco Brežan: «Vogliamo dimostrare come l'ecologia e l'economia si integrano con la responsabilità sociale».

La valorizzazione del patrimonio naturale e culturale, ad esempio l'allevamento delle trote locali,



è una componente essenziale delle strategie di sviluppo di Tolmino. Anche i comuni circostanti e le loro potenzialità, come ad esempio la Riserva della biosfera dell'Unesco o il Parco nazionale del Triglav, vengono presi in considerazione e assumono un ruolo significativo nella strategia integrata. L'agricoltura biologica, così come lo sviluppo e il perfezionamento di pratiche colturali tradizionali, creano i presupposti per un turismo attento e rispettoso e possibilità di reddito per i giovani. «La città di Tolmino dimostra così che lo sviluppo sostenibile dell'intera regione è un obiettivo primario» rileva la Giuria internazionale nelle sue motivazioni. Tolmino è risultata una candidatura convincente anche perché è riuscita a rafforzare l'identità degli abitanti e della località nel contesto della sostenibilità e dell'innovazione.

Come prevede il regolamento, la Città alpina dell'Anno si impegna ad una serie di azioni concrete: modellare il futuro in modo sostenibile, facendo progredire il maggior numero possibile dei dodici ambiti d'intervento della Convenzione delle Alpi nel senso dello sviluppo sostenibile e realizzando in ciascuno di essi passi concreti e innovativi verso l'attuazione della Convenzione medesima; rafforzare la coscienza alpina, conservando il patrimonio culturale e naturale e sviluppandolo in modo sostenibile; favorire il coinvolgimento della popolazione, invitando le persone e le associazioni interessate a collaborare alle attività e alle iniziative che si svolgono nell'ambito della "Città alpina dell'Anno"; consolidare i ponti con la regione, valorizzando i rispettivi rapporti con il territorio circostante e con le regioni esterne all'arco alpino; infine, sviluppare la cooperazione, praticando lo scambio di esperienze con città alpine e non alpine ed elaborando interessi comuni.

Per la città di Tolmino – un insediamento di medie dimensioni, se confrontato con le altre «città» presenti nell'arco alpino – si tratta sicuramente di un'occasione importante per riuscire a sistematizzare e a rendere più incisive alcune azioni focalizzate sullo sviluppo sostenibile, che possono diventare – e questo è l'auspicio – una parte strutturante del modello economico e sociale di questo insediamento sloveno. In questa prospettiva lo «spot» dell'essere «città alpina dell'anno» potrà diventare non solo un'investitura formale, ma anche una grande risorsa per immaginare una maniera più incisiva e moderna di essere insediamento alpino. Un modo di vivere, quello dell'urbanità fra le montagne, che proprio in questo momento storico ha bisogno di ripensare criticamente il suo senso ed il suo equilibrio con l'intorno naturale.

Qualità ambientale e livelli di vivibilità elevati: Trento come città della conoscenza

di Bruno Zanon

Trento si è affermata, nel corso degli ultimi anni, quale centro universitario e di ricerca di elevato profilo nazionale e internazionale. Il percorso che ha consentito a questa città, collocata nel cuore delle Alpi e di dimensioni medio-piccole, di collocarsi ad un livello di rilievo nel più ampio contesto culturale ed economico, è stato strettamente connesso alle politiche di sviluppo territoriale. Il Trentino del secondo dopoguerra era una provincia tra le montagne che rischiava di rimanere ai margini delle dinamiche di sviluppo che stavano interessando l'Europa centrale e l'Italia del nord. Il Presidente della Provincia autonoma di Trento, Bruno Kessler, avviò un processo di sviluppo disegnato mediante un piano territoriale: il Piano Urbanistico Provinciale. Non si trattava, però, di un semplice disegno di organizzazione territoriale, ma di un quadro che coordinava gli interventi di sviluppo economico e di promozione sociale e culturale. E questi richiedevano azioni di formazione professionale e, soprattutto, la promozione di una nuova leadership politica e amministrativa. È in questo contesto che nel 1962 venne fondata l'Università di Trento, che per diversi anni coincise con il Corso di Laurea in Sociologia, unico in Italia. Tale specificità, oltre alla vivace presenza del movimento studentesco, caratterizzò a lungo l'immagine di Trento città universitaria, attirando l'attenzione del mondo culturale a livello internazionale.

La presenza dell'Università costituì un fattore di innovazione per l'ambiente trentino e ben presto vennero richiesti altri indirizzi di studio. Negli anni '70 e '80 furono attivati nuovi corsi di laurea in economia, nelle discipline umanistiche, in giurisprudenza, in vari indirizzi dell'ingegneria, nelle telecomunicazioni e nell'informatica e, più di recente, nelle discipline biotecnologiche e delle scienze cognitive. Quest'ultimo indirizzo ha comportato la realizzazione di una sede nella vicina città di Rovereto.

Il rafforzamento dell'Università, negli anni '80, ne comportò la statizzazione. Questo passaggio lasciò all'Istituto Trentino di Cultura, l'istituzione che aveva promosso l'ateneo trentino, compiti nel campo della ricerca. La recente riconfigurazione come Fondazione Bruno Kessler ne ha rilanciato il ruolo quale centro che coordina diversi settori in una varietà di campi, dalle tecnologie informatiche alle scienze umane. L'assetto istituzionale dell'università ha visto un ulteriore passaggio in anni recenti, con l'assegnazione alla Provincia autonoma di Trento della responsabilità del sostegno economico dell'ateneo trentino. Si è trattato di una scelta significativa, che testimonia dell'impegno dell'istituzione del governo locale nell'assumere la formazione e la ricerca quali prospettive centrali per lo sviluppo del territorio.

Nell'area trentina, oltre all'Ateneo - che viene collocato stabilmente ai primi posti nelle classifiche delle università italiane e che di recente ha visto posizioni di estremo rilievo anche a livello internazionale - vi sono altri centri ed istituzioni attivi nella ricerca e nella cultura. In particolare, si segnala la citata Fondazione Bruno Kessler, che conta 350 ricercatori attivi in 7 istituti che operano nei campi della fisica, della matematica, delle scienze storiche, della germanistica e delle scienze religiose. A San Michele all'Adige la Fondazione Edmund Mach, intitolata al fondatore della gloriosa scuola agraria austro-ungarica, organizza, oltre alla scuola superiore, diversi centri di ricerca nel campo delle scienze agrarie e delle tecnologie alimentari. A Rovereto, come detto, è collocato il dipartimento di Psicologia e Scienze Cognitive, oltre al Centro ricerche mente/cervello. Nell'area urbana di Trento si è formato, nel corso degli anni recenti e in modo non sempre ordinato



e con qualche conflittualità, un assetto ben riconoscibile. In particolare, si sono consolidati due poli: uno, 'di collina', vede la concentrazione dei filoni scientifico-tecnologici, a stretto contatto con una sede di FBK dedicata alle discipline affini; un altro, 'di valle', concentra le sedi dei Dipartimenti umanistici e delle funzioni direzionali e amministrative.

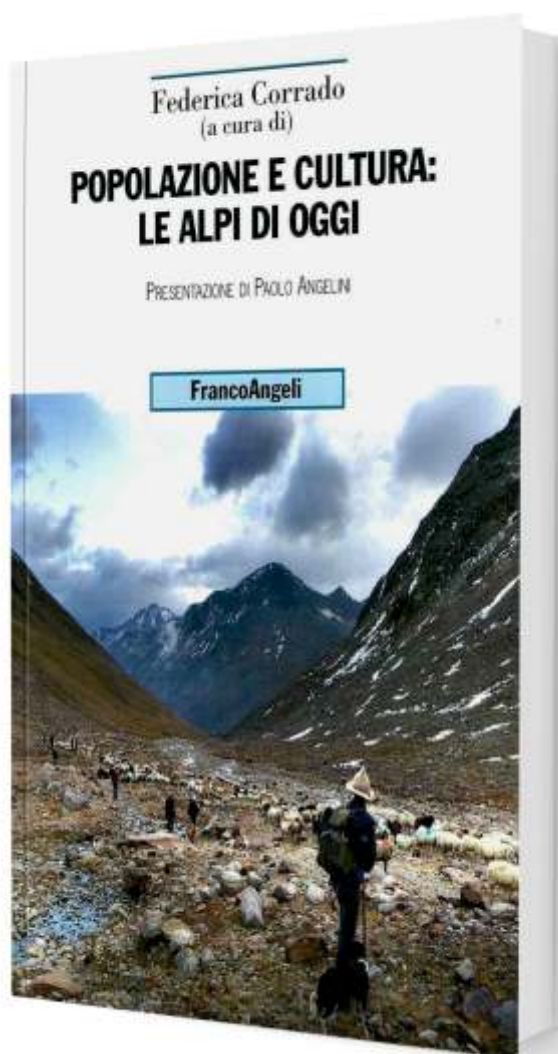
Il quadro si sta rafforzando con la realizzazione della nuova biblioteca nel quartiere 'Le Albere', su disegno di Renzo Piano, dopo che una precedente previsione, con un progetto di Mario Botta, non è stata sostenuta dalla amministrazione comunale. Nel nuovo quartiere ha sede peraltro il Muse, il museo della scienza che si sta rivelando un fenomeno di attrattività. La nuova sede di tale museo è stata l'occasione per rilanciare e riorganizzare una gloriosa istituzione nata attorno allo studio dei fenomeni naturali dell'ambiente alpino, proponendosi quale science centre di livello internazionale. Altre istituzioni ancora hanno accolto la sfida dell'innovazione. E' il caso del Museo storico trentino, che recentemente ha trasformato le gallerie dismesse di un tratto della circinvallazione per realizzare un luogo espositivo e culturale sui temi della storia locale. Trento città universitaria comporta la presenza di circa 15.000 studenti, 600 docenti, diverse centinaia di collaboratori alla ricerca e numerose unità di personale amministrativo. Sono presenti diversi studentati gestiti dall'Opera universitaria o da altri soggetti, un 'collegio di merito' indirizzato a studenti selezionati e numerose attività che ruotano attorno alla vita degli studenti. Basta percorrere l'area centrale della città per notare le librerie, le copisterie e i locali frequentati dai giovani. È sufficiente leggere le offerte di affitto per comprendere come si sia formata un'economia orientata alla domanda degli studenti. Questo ha prodotto, ovviamente, dei conflitti – in particolare nel mercato immobiliare per la mobilità verso la collina, a causa delle rumorose feste di laurea o per le sempre più numerose occasioni di 'happy hour' -. L'università ha creato naturalmente molte nuove opportunità, che la città forse non ha ancora colto fino in fondo. In sintesi, Trento città della conoscenza è leggibile su due piani diversi. Il primo è quello specialistico, che connette i centri di ricerca trentini al mondo, mettendo la città 'sulla mappa' delle relazioni scientifiche internazionali. Ad un altro livello si pongono le reti delle relazioni locali, che consentono alle imprese, alla pubblica amministrazione, agli operatori locali di accedere agevolmente – in particolare mediante contatti personali - alle fonti della conoscenza ed ai risultati della ricerca. In particolare, sono numerose le iniziative del mondo economico rivolte all'università e si moltiplicano le manifestazioni di attesa di ricadute di benefici da parte dei settori economici che puntano all'innovazione. Ad esempio, a Pergine Valsugana una parte importante del BIC è destinato a laboratori dell'Università; a Rovereto il Progetto Manifattura, che recupera il vecchio stabilimento del tabacchificio, punta su un contributo decisivo della ricerca, in particolare nel settore della Meccatronica. Si stanno moltiplicando, inoltre, gli spin off e le start up attivati da numerosi giovani scienziati e studiosi. Infine, la vita culturale trae certamente vantaggio dalla presenza dei centri universitari e della ricerca, sostenendo un'offerta particolarmente ricca e vivace. Per contro, l'attrattività di Trento per un ricercatore o una persona di cultura è connessa anche alla qualità ambientale del contesto alpino ed ai livelli di vivibilità elevati, che accomunano Trento alle piccole città sedi di grandi università di livello internazionale.





Federica Corrado, (a cura di)
Popolazione e Cultura: le Alpi di oggi
 Milano, FrancoAngeli, 2015, 132 pagine.

di Marianna Bertolino



Popolazione e cultura è il binomio imprescindibile che rende viva la montagna, uno dei paesaggi maggiormente plasmati dalla mano dell'uomo: una mano intelligente, protettiva e "leggera" fino agli inizi del secolo scorso, incauta, azzardata e "pesante" da allora in avanti. Ma qualcosa, in senso più responsabile, si sta muovendo. Popolazione e cultura è anche il titolo di una delle due Dichiarazioni della Convenzione delle Alpi, emanata nel 2006 e ratificata dagli Stati membri, che guida qualsiasi intervento e politica riguardante il territorio alpino.

Della sua rilettura in chiave attuale, a fronte dei mutamenti economici, culturali e sociali dell'ultimo decennio, è stata portavoce Cipra Italia che, insieme alla Presidenza Italiana della Convenzione delle Alpi 2012-2014 del Ministero dell'Ambiente, ha pubblicato il volume "Popolazione e cultura: le Alpi di oggi" nella collana Terre Alte dell'associazione Dislivelli, curato da Federica Corrado (Presidente di Cipra Italia) ed edito da Franco Angeli. Gli espedienti sono stati la XIII Conferenza delle Alpi svoltasi a Torino il 20 e 21 novembre 2014, durante la quale Cipra Italia ha organizzato un workshop sul tema, nonché il bagaglio di conoscenze acquisite a seguito del Primo Laboratorio Alpino per lo Sviluppo che la stessa ha condotto a settembre 2014 in Valle di Susa (Città metropolitana di Torino) al fine di avviare un percorso/confronto operativo con i diversi attori del territorio in vista di uno sviluppo locale alternativo a partire dalle innovative pratiche riscontrabili in questo territorio.

Il volume è suddiviso in due parti. Nella prima vi sono i contributi di alcuni degli addetti ai lavori della Presidenza Italiana della Convenzione delle Alpi, il cui biennio operativo è stato il 2013-2014. Tali interventi vertono sui temi di cui la Convenzione si è fatta portavoce e paladina: l'incentivazione di un turismo sostenibile (si veda la IV Relazione sullo Stato delle Alpi del 2012), per il quale la Presidenza Italiana ha istituito una *task force* al fine di studiare le nuove forme di imprenditorialità turistica sostenibile, la riconversione di paesi *ski total*, l'emergere delle piccole stazioni il cui cavallo di battaglia è la polifunzionalità delle attività proposte e la destagionalizzazione dei flussi, così come gli effetti dell'iscrizione nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'Unesco sui siti che ne sono stati insigniti; le nuove forme di agricoltura montana che riprendono saperi tradizionali e produzioni autoctone declinate sulle aspettative ed esigenze del mercato moderno; il cambiamento demografico, uno dei fenomeni socio-culturali più importanti degli ultimi anni che

«Popolazione e cultura è il binomio imprescindibile che rende viva la montagna, uno dei paesaggi maggiormente plasmati dalla mano dell'uomo: una mano intelligente, protettiva e "leggera" fino agli inizi del secolo scorso, incauta, azzardata e "pesante" da allora in avanti»

vede, con una lieve inversione di tendenza, ripopolarsi spazi alpini marginali, e dal quale discende tutta una serie di nuovi scenari, inediti e inaspettati, che riconducono le Alpi al centro di un rinnovato interesse, anche politico.

Alla demografia alpina è stata dedicata la V Relazione della Convenzione, nella quale emergono i più recenti trend, quali l'incidenza della popolazione straniera, i flussi degli over 65 che scelgono la montagna per vivere in un ambiente dalla più alta qualità della vita, un deflusso verso i fondovalle dei giovani, per usufruire di percorsi formativi e opportunità lavorative, l'invecchiamento della popolazione alpina, che richiede di ripensare al welfare.

Ma sarebbe un errore considerare le Alpi come un tutt'uno, esse costituiscono «un caleidoscopio di situazioni tra loro altamente differenziate». Per studiare la dinamicità dei fenomeni demografici e del mercato del lavoro nel territorio alpino, il gruppo di ricerca incaricato di redigere il rapporto ha utilizzato l'indice sintetico MPI (Mazziotta-Pareto Index): i territori con un indice elevato (derivato dal confronto tra indicatori selezionati quali tasso di natalità, percentuale di popolazione attiva, tassi di occupazione e di disoccupazione, popolazione straniera residente) sono anche i più dinamici, ossia sono luoghi che meglio accolgono i cambiamenti e che hanno una capacità di adattamento più rapida. Per la sola Italia si tratta di Alto Adige/Sudtirolo, Valle d'Aosta, area del Garda e valli dell'Adige.

Ciò tuttavia non deve trarre in inganno in quanto, da una successiva analisi a livello comunale, emergono interessanti dinamiche anche in territori inaspettati, quali le Alpi occidentali italiane. Oggi, quindi, «possono senz'altro essere individuate minori ma più complesse differenze». Il trend demografico alpino e la complessità dei fenomeni ad esso connessi, riporta al problema dei servizi e delle infrastrutture. L'agenda digitale alpina, il cui intento è indicare una strategia unitaria per quanto riguarda il superamento dei *digital divide*, sottolinea due aspetti: la competitività, sviluppando la banda larga e le infrastrutture associate, e l'inclusione sociale, basata sull'attuazione di interventi volti a digitalizzare la scuola, la sanità e l'amministrazione pubblica. Per tale motivo, le Alpi ripopolate devono diventare un territorio dell'abitare. Esse sono, come sottolinea De Rossi, una delle regioni economicamente più sviluppate d'Europa, se poi si sommano parametri come la qualità della vita esse dimostrano un valore patrimoniale inestimabile.

Di questo valore fa parte anche il costruito alpino.

L'alpinità non è più connessa a un'identità quale frontiera inespugnabile dell'io e del noi ma si fa sinonimo di responsabilità: verso gli ambienti di vita, il territorio e il paesaggio. All'eredità dell'architettura rurale si unisce il costruito anni '60, e successivi, delle basse e medie valli o dei *domaine skiable*. Si deve quindi avanzare una riflessione sul riutilizzo di tali spazi – in particolare sulla loro trasformazione in luoghi accoglienti per coloro che decidono di trasferirvisi – unitamente a quella sul nuovo costruito per il quale si sottolinea la necessità di relazione e contestualizzazione con il luogo.

La seconda parte del volume contiene l'insieme degli interventi emersi durante il I Laboratorio Alpino di Cipro Italia, ospitato nel Comune di Oulx. L'intento è stato la costruzione di uno «spazio laboratoriale, trasferibile all'interno dell'arco alpino, inteso come luogo di scambio e di apprendimento contestualizzato che tiene conto delle dinamiche di trasformazione in atto nei territori delle Alpi». I nuclei tematici hanno riguardato: le nuove agricolture, esperienze di ritorno alla terra o di conduzione dell'azienda agricola che innovano il settore primario; le nuove urbanità, intese come forme di produzione di territorio che derivano dall'integrazione tra urbanità e ruralità; i nuovi turismi, dove avviene uno scambio tra ospite e abitante.

Si è quindi voluto far emergere una comunità di pratiche, dove quest'ultime sono state oggetto dei racconti dei diversi attori locali, basati su un'ampia conoscenza del territorio alpino e sulla consapevolezza di essere abitanti della montagna. Le voci alle quali è stato affidato il compito di restituire nel volume tali storie sono quelle di esperti nelle scienze geografiche, agrarie, architettoniche nonché degli stessi amministratori e abitanti locali. La Valle di Susa è un territorio complesso, in primo luogo per la vicinanza con l'area metropolitana di Torino, in secondo luogo per lo sviluppo che ha avuto nel secolo scorso, basato sulla monocultura dello sci in alta Valle e di una forte conurbazione nei centri di fondovalle, molto vicini al bacino lavorativo del capoluogo torinese.

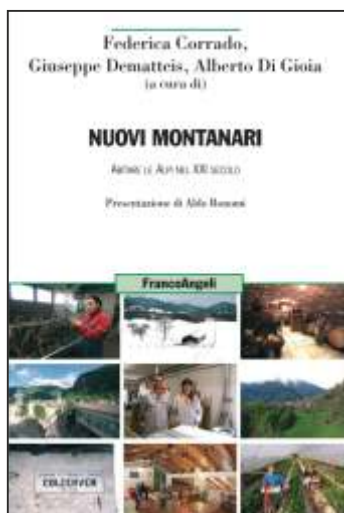
Oggi, tuttavia, si intravedono segnali positivi in controtendenza con gli stereotipi sostenuti fino a pochi anni fa e introiettati dagli stessi alpigiani. Innanzitutto, pare sempre più che sia la città ad avere bisogno della montagna e non il contrario, e non solo per le sue risorse naturali. La montagna è produttrice di servizi di qualità (si vedano i nuovi turismi) che guardano all'eccellenza e si pongono come fortemente competitivi sul mer-

cato. Sarà compito delle istituzioni, dalla neonata Città metropolitana di Torino alle Unioni dei Comuni Montani, farsi portavoce dei saper fare locali. Tra questi, l'agro-pastorizia alpina, che potrà e dovrà trarre i maggiori benefici dalla ricerca universitaria e dagli strumenti economici europei, come il PSR (Piano di Sviluppo Rurale). Il ruolo di presidio del territorio del sistema agricolo e pastorale, per troppo tempo dimenticato, permette la protezione dai rischi naturali, la conservazione di taluni habitat e il mantenimento delle funzioni regolatrici del suolo: benefici di cui godono frange di territorio più ampie che si estendono ai fondovalle e alla pianura (si pensi alla prevenzione dalle inondazioni).

Le attività che sono state considerate "accessorie" negli anni dello *ski total* divengono oggi centrali sia in quanto sono esplosi i limiti del turismo della neve, sia in quanto il territorio, per essere competitivo, deve essere vivo 365 giorni all'anno. I dati demografici attestano un territorio fortemente attrattivo con un incremento dai valori doppi della media regionale e quadrupli a livello provinciale (+13,9% di popolazione residente tra il 1991 e i 2009). I locali in età da lavoro, molto spesso emigrati negli anni dello studio universitario, devono poter scegliere di tornare in montagna poiché rappresentano la nuova forza che sa fare propri gli insegnamenti degli anziani, in un processo di trasmissione della conoscenza che arricchisce le attività tradizionali con la freschezza innovativa della giovane età. Diverse esperienze sul territorio dimostrano come la crisi della città e dei modelli economici a essa connessi può rappresentare per i territori montani un'opportunità in termini sociali ed economici: l'innovazione procede da quella territorializzazione delle attività che, come evidenzia il contributo di Dematteis, permettono alla montagna di "farsi città" per quanto riguarda l'occupazione, la qualità dei rapporti sociali e la cittadinanza ma in modo migliore sul piano urbanistico, paesaggistico e ambientale.

La biblioteca dell'Urbanista

a cura di Daria Pizzini



Federica Corrado, Giuseppe Dematteis,
Alberto Di Gioia (a cura di)
Nuovi montanari.
Abitare le Alpi nel XXI secolo

2014, FrancoAngeli edizioni, 33 euro

Il libro raccoglie due anni di ricerche lungo tutto l'arco alpino italiano e mira ad individuare chi sono gli abitanti delle Alpi nel XXI secolo e quali motivi li spingono a tornare a vivere in montagna. Il tutto ha inizio da una prima indagine su alcune comunità montane piemontesi, che rilevava l'ampiezza del fenomeno dei nuovi insediati in ambiente montano e la sua rilevanza per le politiche di rinascita delle aree marginali alpine. La ricerca, raccontata passo passo nel volume, è quindi stata estesa a tutto l'arco alpino in particolare dove i processi di spopolamento e abbandono minacciavano la conservazione e la fruizione del patrimonio montano. La comprensione di questa dinamica, come raccontano gli autori, risulta fondamentale per orientare le politiche europee, la cui efficacia dipende dalla capacità di far leva su una gamma piuttosto varia ed eterogenea di tendenze in atto, per le quali il testo offre un'ampia riflessione.



Elena Dai Prà (a cura di)
Approcci geo-storici
e governo del territorio.
Vol. 1. Alpi orientali

2015, FrancoAngeli edizioni, 33 euro

Organizzato in tre parti, "A monte e a valle. Scritture, rappresentazioni e simboli di paesaggi, dalle alte terre al piano", "Acque e forme del territorio. Paesaggi, politiche, proposte" e "Paesaggi e parole. Dentro la storia del discorso geografico", il volume propone approcci diversificati al tema dell'arco alpino tra Trentino Alto Adige, Veneto e Friuli Venezia Giulia. Grazie al contributo di numerosi esperti il testo fornisce nozioni cartografiche e paesaggistiche e offre una sintesi di alcuni degli interventi più rilevanti per la gestione delle acque in ambito cittadino con i casi della conca di Trento, dell'alta pianura veronese e dell'area urbana di Trieste. I capitoli conclusivi, tutti dedicati a esperienze trentine, confermano l'approccio interdisciplinare applicato e propongono una bella panoramica di studi, analisi e ricerche su cartografia, percorsi archivistici, costruzione sociale del paesaggio, assetti insediativi, agricoltura di montagna e paesaggi culturali.



Maurizio Dematteis (direttore responsabile)
Dislivelli

www.dislivelli.eu

Rivista web gratuita, ad uscita mensile, alterna un numero di notizie e uno di inchiesta, edita dall'omonima associazione torinese nata con l'obiettivo di favorire la presa di coscienza del valore ambientale e culturale, oltre che economico, della montagna e delle grandi opportunità che oggi essa offre a chi è alla ricerca di nuovi modi di vivere e di lavorare. Le ricerche che l'associazione conduce, con particolare riguardo al Nord-ovest italiano, riguardano principalmente le prospettive dell'abitare e del lavorare in montagna oggi, con particolare attenzione ai vecchi e ai nuovi abitanti, ai rapporti che essi hanno con i contesti locali. La rivista propone quindi gli esiti delle ricerche che l'associazione svolge, ad esempio l'ultimo numero uscito ad inizio novembre, propone una riflessione sulle Valli di Lanzo, su quanto è stato fatto e su quali sono le risorse e le opportunità su cui puntare per il futuro di queste magnifiche vallate alpine.

