

POLITECNICO DI TORINO  
Repository ISTITUZIONALE

Diritto di qualità dell'attesa. BUS:STOP Krumbach (Vorarlberg)

*Original*

Diritto di qualità dell'attesa. BUS:STOP Krumbach (Vorarlberg) / Mazzotta, A.. - In: ARCHALP. - ISSN 2039-1730. - ELETTRONICO. - 14(2017), pp. 56-61.

*Availability:*

This version is available at: 11583/2708014 since: 2018-05-22T12:37:11Z

*Publisher:*

IAM - Istituto di Architettura Montana, Politecnico di Torino

*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)

# ARCHIALP

14

N.14 - DICEMBRE 2017

## ARCHITETTURE DEL WELFARE ALPINO

PROCESSI E TERRITORIO  
ARCHITETTURE



Centro di Ricerca  
Istituto di Architettura Montana

# ARCHALP

*Foglio semestrale del Centro di ricerca Istituto di Architettura Montana  
Dipartimento di Architettura e Design - Politecnico di Torino  
ISSN 2039-1730  
Registrato con il numero 19/2011 presso il Tribunale di Torino in data 17/02/2011*

*Direttore responsabile: Enrico Camanni*

*Comitato redazionale:*

*Marco Bozzola, Antonietta Cerrato, Antonio De Rossi, Roberto Dini*

*Curatori del numero: Roberto Dini, Stefano Girodo*

*Progetto grafico: Gabriele Falletto con la supervisione di Marco Bozzola*

*ISTITUTO DI ARCHITETTURA MONTANA*

*Centro di ricerca del Dipartimento di Architettura e Design*

*Politecnico di Torino*

*Direttore: Antonio De Rossi*

*Comitato scientifico: Daniela Bosia, Marco Bozzola, Enrico Camanni, Massimo Crotti, Antonio De Rossi,  
Roberto Dini, Claudio Germak, Lorenzo Mamino, Paolo Mellano, Enrico Moncalvo, Daniele Regis.*

*Membri: Maria Luisa Barelli, Luca Barello, Carla Bartolozzi, Clara Bertolini, Daniela Bosia, Marco Bozzola,  
Guido Callegari, Enrico Camanni, Simona Canepa, Antonietta Cerrato, Massimo Crotti, Antonio De Rossi,  
Roberto Dini, Claudio Germak, Stefano Girodo, Lorenzo Mamino, Rossella Maspoli, Alessandro Mazzotta,  
Paolo Mellano, Enrico Moncalvo, Sergio Pace, Daniele Regis, Lorenzo Savio, Margherita Valcanover, Marco  
Vaudetti, Daniel Zwangleitner.*

*IAM-Politecnico di Torino Dipartimento di Architettura e Design, Viale Mattioli 39 10125 Torino*

*[www.polito.it/iam](http://www.polito.it/iam) [iam@polito.it](mailto:iam@polito.it)*

*tel. 011. 0905806*

*In copertina: la caserma di Campo Tures (BZ). ©Pedevilla Architects.*

# ARCHIALP

N.14 - DICEMBRE 2017

## ARCHITETTURE DEL WELFARE ALPINO

PROCESSI E TERRITORIO  
ARCHITETTURE



# SOMM

- 7 **EDITORIALE**  
A. De Rossi
- 10 **Una montagna da abitare**  
R. Dini

## PROCESSI E TERRITORIO

- 12 **Aree interne**  
M. Bussone
- 16 **I servizi nelle valli**  
G. Dematteis, A. Di Gioia
- 20 **Il welfare in Val Pellice**  
M.F. Barale
- 26 **Il problema della salute**  
F. Barbera, G. Carrosio
- 32 **Nuove frontiere per il welfare**  
D. Regis

## ARCHITETTURE

- 30 **Architetture per i servizi nelle Alpi**  
M. Valcanover
- 42 **Le caserme dei vigili del fuoco**  
M. Negrello
- 48 **Paesaggi costruiti con l'aria**  
A. Mazzotta
- 56 **Diritto di qualità dell'attesa**  
A. Mazzotta

# MARIO

## MISCELLANEA

- 62 **Merchandising in miniera**  
M. Bozzola, D. Dal Palù
- 66 **Welfare = open space design**  
A. Mazzotta
- 72 **Portiamo in alto la nuova economia**  
F. Di Meglio
- 76 **Costruzioni per la cultura**  
M. Valcanover
- 78 **La mostra A.L.P.S.**  
D. Regis

## DIDATTICA

- 82 **Nuovi scenari d'alta quota in Valtellina**  
V. Quadroni
- 84 **Architettura alpina moderna in abbandono**  
E. Gabbarini, S.S. Testa
- 86 **Il contemporaneo nella valle del moderno**  
A. Mazzotta, G. Roccasalva
- 98 **Improving accessibility for all**  
D. Bosia, G. Cocina, L. Savio, R. Pennacchio
- 102 **Campiglio Dolomiti architecture workshop**  
R. Paoli

## EVENTI

## RECENSIONI

# DIRITTO DI QUALITÀ DELL'ATTESA

## BUS:STOP Krumbach (Vorarlberg)

Alessandro Mazzotta  
IAM - Politecnico di Torino

Com'è noto, l'attualità dei fatti contemporanei determina un acceso dibattito sul tema della libera circolazione in Europa, alimentato anche sulle Alpi dall'evidenza di segni fisici riattivati o costruiti *ex novo*: i caselli di frontiera vengono riportati alla funzione di *check-points* di controllo presidiati e nuovi muri riportano i confini amministrativi al rango di barriera fisica tra una nazione e l'altra.

La discussione è declinata anche e sempre di più nel porre in relazione la libertà di movimento stessa con il *diritto alla mobilità* (Giudici; Withol de Wenden, 2017), al fine di sottolineare la "necessità" dello spostarsi.

Si tratta di una complessificazione di significato particolarmente impegnativa nell'ambito della disciplina costituzionale, in quanto non sorretta da una matrice giuridica specifica, ma da concettualizzazioni di origine sociologica, che la interpretano nelle sue implicazioni "di riflesso" da altro: per esempio, nelle relazioni di senso con il tema del diritto alla salute legato al livello di qualità ambientale che deriva dal modello di organizzazione della mobilità su un dato territorio.

### *Il digitale (e le sue ancore)*

Da libertà a diritto: la traslazione concettuale è utile per riflettere sull'arco alpino non solo come imprescindibile cavidotto per flussi di spostamento delle popolazioni, ma anche nella accezione di paradigmatico laboratorio di stu-

dio sul rapporto tra territori "remoti" e trasporto pubblico, da intendere come imprescindibile servizio afferente al "primo welfare".

Se infatti le cronache internazionali accendono la luce sugli *hot spots* per i flussi di persone a livello transfrontaliero – ovvero, i corridoi privilegiati di migrazione e/o di transito delle cellule collegate al terrorismo – contemporaneamente le contingenze economiche di ristrettezza, che si intersecano spesso con dinamiche gestionali assai poco virtuose, gettano ombre sempre più lunghe sull'efficienza delle reti diffuse di trasporto pubblico sulle montagne, in relazione ai treni e ai bus. Da questo punto di vista, gli "uber della montagna" costituiscono la cartina di tornasole dell'esistenza di un bacino diffuso di richiesta di servizi di mobilità, al fine di compensare i disagi determinati dalla carenza dall'operatore pubblico.

È in relazione a tali dinamiche che oggi il tradizionale dibattito della mobilità sostenibile sulle Alpi (Convenzione delle Alpi, 2007) – che ha determinato negli scorsi decenni il consolidarsi di esperienze di *good practice* informate da un paradigma alternativo rispetto alla mobilità individuale su gomma – si arricchisce di tentativi di collaborazione pubblico/privato, a partire dalle possibilità offerte dal digitale: ad esempio, le piattaforme regionali di offerta diversificata di vettori per rispondere alle esigenze dei territori "a domanda debole", che – oltre all'opzione di richiesta in remoto – prevedono "boe" di

Bränden stop (Sou Fujimoto, Giappone.

Partner locale: Bechter Zaffignani

Architekten, Bregenz).



prenotazione più tradizionali (desk negli uffici comunali, bar ed esercizi commerciali), secondo un modello gestionale che sta determinando anche una risignificazione del concetto di “centro civico” in montagna.

### *L'architettura della sosta, boa di qualità del servizio*

Barriere che si innalzano alle frontiere, ottima qualità dei servizi pubblici erogati alla cittadinanza: come è noto, è parte dell'ambiguità – secondo alcuni punti di vista, è una delle motivazioni stesse di tale ambiguità – del concepire il significato di “civiltà” in Austria (e non solo in questa nazione, certamente).

Il Bregenzerwald – uno dei corridoi vallivi principali del Vorarlberg, il Land che costituisce l'area alpina austriaca – è un sistema territoriale di elevato pregio ambientale, costituito

da un sistema orografico non inconsueto nei territori a rilievo: rami vallivi le cui varie articolazioni si ricongiungono in dorsali secondarie che, a pettine, si raccordano con il corridoio di penetrazione principale, caratterizzato da una strada ad elevata intensità di traffico che collega i flussi in provenienza dalle città pedemontane (in primo luogo, Dornbirn) con i medi e piccoli centri sul territorio, oltre che con le località turistiche in quota.

Le amministrazioni locali hanno deciso già da un paio di decenni di promuovere il trasporto collettivo su gomma – il Landbus – come mezzo privilegiato per garantire connessioni frequenti e rapide tra i nuclei abitati e le aree urbane della pianura.

Il piccolo villaggio di Krumbach, localizzato in una delle valli laterali rispetto all'asse di attraversamento principale del Bregenzerwald stesso, ha evidenziato negli anni la volontà di

*Unterkrumbach Süd stop (De Vylder Vinck Taillieu, Belgio).*

*Partner locale: Thomas Mennel, MeMux, Schwarzenberg).*



interpretare la vocazione alla qualità costruttiva tipica dell'architettura contemporanea del Vorarlberg – garantita da una lunga tradizione sul costruire in legno, oggi ingegnerizzata dai moderni sistemi di produzione delle falegnamerie locali – anche nelle sue implicazioni sui segni fisici “minori”.

Nel 2009 un primo tentativo si era concretizzato in questa direzione: la realizzazione della *Moorraum*, “palco di vista” per i visitatori di una locale area di pregio, progettata da Bernardo Bader e Paul Serer.

Nel 2013 la sperimentazione si è rivolta ad un “manufatto di servizio” : la stazione di fermata dei bus, già trasformata da oggetto standardizzato in segno di qualità formale in alcuni centri abitati maggiori nel Bregenzerwald, ma – fino a quel momento – mai in un piccolo villaggio. *BUS:STOP Krumbach* è stata una consultazione di sette progettisti provenienti da tutto il mondo – non archistar, ma architetti caratterizzati da una linea di pensiero identificabile – per reinterpretare la storica locale pensilina in legno, secondo sette varianti differenti in termini di relazioni tra caratteri morfologici, linguaggi formali, materiali e tecniche costruttive.

L'appassionata partecipazione che hanno dimostrato gli stessi invitati – unico corrispettivo economico: le spese di trasporto e di soggiorno – è probabilmente da mettere in relazione alla consapevolezza di poter contare sulla consolidata abilità locale nel costruire processi di collaborazione tra soggetti – associazionismo culturale, istituzioni di diverso livello, popolazione – e territori (oltre a Krumbach, mostre e dibattiti al riguardo sono stati organizzati a Bregenz e Dornbirn, due dei principali centri urbani del Vorarlberg, oltre che presso l'Architekturzentrum di Vienna), condizione fondamentale per portare a termine e dare visibilità alla esperienza, che si è strutturata sulla collaborazione tra gli stessi progettisti internazio-



Zwing stop (Smiljan Radic, Cile.

Partner locale: Bernard Bader Architekten, Dornbirn).

nali, alcuni architetti che operano in loco e le maggiori imprese costruttrici locali, abili nel mettere in opera materiali e sistemi costruttivi differenti.

Le sette fermate costruite quattro anni fa – e tutt'ora in ottimo stato di manutenzione – sono segni interpretabili come ispirati da una volontà di ibridazione tra installazione artistica, attrezzatura di design per lo spazio pubblico e microarchitettura.

L'attesa del bus è trasformata in occasione di relazione più consapevole con il territorio circostante, dal momento che le varie proposte costruiscono forme di dialogo con lo stesso: nuovi punti di vista resi possibili dallo spostare il punto di osservazione a una quota più elevata; oppure, dall'incorniciare viste; o, ancora, dal delimitare microambienti nei quali la scel-

ta dei materiali o la conformazione stessa dello spazio enfatizza la relazione con il paesaggio circostante, anche attraverso la ricerca della relazione surreale.

Indubbiamente l'esperienza è stata utile per proiettare il piccolo villaggio in canali di visibilità mediatica – anche a scopo di marketing turistico –, altrimenti negati.

Ma, più in generale, questo iter ha dimostrato – complice la libera creatività concessa su un tema di applicazione su cui gravavano certamente meno aspettative e retoriche rispetto all'“architektur” – che l'abilità costruttiva tipica di questi territori può produrre segni di eccellente qualità, tecnica e formale, anche svincolandosi dal mantra del “neo-razionalismo” locale, abbracciando i linguaggi più diversi.

Gli studenti che utilizzano i mezzi pubblici, entusiasti per le fermate di *BUS:STOP*, hanno inventato un ritornello musicale: «Con la corriera locale, andiamo in giro a visitare il mondo». I progettisti del Vorarlberg sapranno fare tesoro di questo (inconsapevole) suggerimento canoro, inteso nella sue implicazioni più intuitivamente propositive?

### *Riferimenti bibliografici*

AA.VV. (2016), *Best of Austria Architektur/Architecture 2014\_2015*, pp. 106-107, Architekturzentrum Wien und/and Park Books, Zürich.

Giudici C.; Withol de Wenden C. (2017), *I nuovi movimenti migratori. Il diritto alla mobilità e le politiche di accoglienza*, Franco Angeli, Milano.

Mountain Wilderness France (2007), *Transports en montagne - Mobilité douce* (brochure), Grenoble.

(2007) *Trasporti e mobilità nelle Alpi - Convenzione delle Alpi*, relazione sullo stato delle Alpi, Innsbruck.

Fotografie di Alessandro Mazzotta, 2017

*Kressbadstop* (Rintala Eggertsson, Norvegia.

Partner locale: Baumshlager Hutter Partners,

Dornbirn).



