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, Alessandro. - 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)

14 August 2024

FOGLIO SEMESTRALE DELL'ISTITUTO DI ARCHITETTURA MONTANA | ISSN 2039-1730

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 Zwangsleitner.

IAM-Politecnico di Torino Dipartimento di Architettura e Design, Viale Mattioli 39 10125 Torino
www.polito.it/iam iam@polito.it
tel. 011. 0905806

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

FOGLIO SEMESTRALE DELL'ISTITUTO DI ARCHITETTURA MONTANA | ISSN 2039-1730

ARCHALP 14

N.14 - DICEMBRE 2017

ARCHITETTURE DEL WELFARE ALPINO

PROCESSI E TERRITORIO

ARCHITETTURE

Centro di Ricerca
Istituto di Architettura Montana

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

Zwing stop (Smiljan Radic, Cile.
Patner locale: Bernard Bader Architekten, Dorbirn).

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 Architecktur/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. Patner locale: Baumshlager Hutter Partners, Dornbirn).