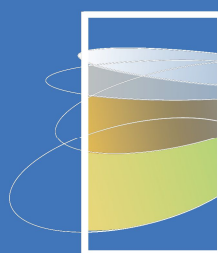


n e w s m a g a z i n e

Primo piano Trasporti e mobilità locale

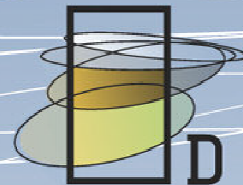


n. 105 / giugno - luglio 2020



Dislivelli

Ricerca e comunicazione
sulla montagna



In questo numero

Primo piano

Una nuova cultura della mobilità attraverso le Alpi p. 3
di Annibale Salsa

La narrazione

La ferrovia di Pinerolo *di Claudia Apostolo* “ 7

Boudza-tè: la Regione Valle d'Aosta fa scuola “ 10
di Marcello Dondeynaz

Appennino in bici *di Sebastiano Veneri* “ 13

Sviluppare il trasporto in montagna con l'automazione “ 16
a cura di Eurach Research

Trasporti Eusalp: gomma batte ferrovia *di Giulia Sommacal* “ 19

I montanari perduti, i montanari da ritrovare *di Oscar Gaspari* “ 21

Riflettere sul passato aiuta a capire il presente “ 24
di Beppe Dematteis

Un ricordo di Giovanna Zangrandi *di Giuseppe Mendicino* “ 26

Uno sportello per vivere e lavorare in montagna “ 29
di Maurizio Dematteis

#loRestoInMontagna *di Giulia Cutello* “ 31

La cura delle Alpi

Eurovignetta: l'Unione Europea rinvia *di Francesco Pastorelli* “ 34

I luoghi della cultura

Andiamo 2020 *di Marcella Rodino* “ 36

Da leggere

Il giallo prende quota *di Roberto Serafin* “ 42

Manifesto per riabitare l'Italia *di Maurizio Dematteis* “ 44

Viaggio per rifugi *di Enrico Camanni* “ 45

Storia di un ruscello *di AlyoshaMatella* “ 46

Da vedere

Dai Nuovi mondi ad Amerigo *di Silvia Bongiovanni* “ 48

Produzione creativa d'altura “ 50

Occitania italiana, un paradosso alpino *di Emiliano Negrini* “ 51

The New Wild: Vita nelle terre abbandonate “ 53
di Christopher Thomson, traduzione Alessandra Cianelli

Dall'associazione

Montagne attive il 18 settembre “ 54

Dislivelli.eu

Testata registrata presso il Tribunale di Torino in data 21 aprile 2010 (Iscrizione numero 23)
ISSN 2039-5442 - Dislivelli (Torino) - [Online]

Editore

Associazione Dislivelli

Direttore responsabile

Maurizio Dematteis

Redazione

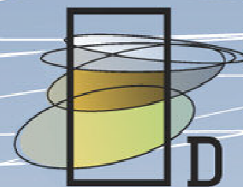
Claudia Apostolo (Legambiente Alpi)
Vanda Bonardo (Legambiente Alpi)
Enrico Camanni
Roberto Dini (Istituto di Architettura Montana)
Alberto Di Gioia
Marta Geri
Chiara Mazzucchi
Andrea Membretti (Eurac Research, Istituto per lo Sviluppo Regionale)
Maria Molinari
Francesco Pastorelli (Cipra Italia)
Giacomo Pettenati
Filippo Tantillo (Strategia Nazionale Aree Interne)

Impaginazione

Alberto Di Gioia

Rivista realizzata in Viale Pier Andrea Mattioli 39, 10125 Torino,
Tel. +39 0115647406, Mob. +39 3888593186, info@dislivelli.eu

Immagine di copertina:
pubblicata (2019) da u/RVCH86 su
https://www.reddit.com/r/ems/comments/c4lok/in_switzerland_hemsair_ambulance_is_not_only_used/



Una nuova cultura della mobilità attraverso le Alpi

Oggi i tempi sono maturi per garantire maggiore qualità ambientale e paesaggistica nelle valli attraverso la progettazione di collegamenti intra-alpini. Nella speranza che la pandemia del coronavirus non allontani nuovamente le persone dal trasporto pubblico.



di Annibale Salsa

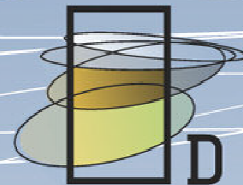
L'attraversamento delle Alpi ha rappresentato una sfida fin dall'antichità, allorquando la catena alpina veniva percepita dalle pianure antistanti alla stregua di una barriera insormontabile. In epoca romana, le strade consolari incominciarono a penetrare nella massa orografica della montagna riuscendo ad oltrepassarla con non poche difficoltà. L'obiettivo era quello dell'attraversamento da Sud a Nord per accedere alle pianure dell'Europa centrosettentrionale. L'idea di creare collegamenti intra-alpini esulava totalmente dalle esigenze del tempo. L'imperativo categorico della filosofia viabilistica alpina era quello di valicare direttamente le montagne lungo assi perpendicolari alla displuviale principale. La montagna costituiva un ostacolo naturale al passaggio delle merci e delle persone. Le Alpi non erano uniformemente abitate e gli insediamenti non si spingevano ancora a quote considerevoli, sebbene si trovassero prevalentemente su versanti a mezza costa e non su fondovalle insicuri. Dopo l'anno mille, le Alpi diventano obiettivi di politiche demografiche rivolte ad una progressiva colonizzazione rurale degli spazi disabitati. Ciò segnerà l'avvio alla realizzazione di insediamenti stabili e distribuiti in maniera capillare. Da questo inedito stato di cose, caratterizzato dall'esigenza delle popolazioni neo-insediate di "stare nelle Alpi" anziché di superarle per andare oltre, deriverà una nuova concezione orientata a realizzare collegamenti inter-vallivi all'interno del perimetro territoriale alpino. La costruzione di sentieri e mulattiere servirà sempre di più a questo scopo. La situazione viabilistica non cambierà molto nel corso dei secoli successivi finché i nuovi scenari delineati dalle società moderne e dagli Stati nazionali, rivolti a cambiare radicalmente la geopolitica degli Stati di Antico Regime, non porteranno alla realizzazione, in epoca napoleonica, di strade che privilegeranno i fondovalle rispetto alle alte vie di arroccamento. I valichi minori

“Occorre, perciò, ritornare alla progettazione di collegamenti intra-alpini al fine di garantire una migliore qualità ambientale e paesaggistica per le nostre valli.”.

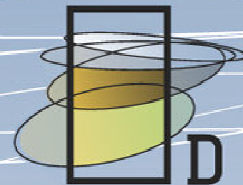
Dislivelli

Ricerca e comunicazione sulla montagna

Testata giornalistica registrata presso il Tribunale di Torino il 21 aprile 2010.
Direttore responsabile Maurizio Demallois



delle montagne dovranno cedere il passo ai grandi valichi di nuova concezione, come il Sempione fra Milano e la Francia attraverso il Vallese svizzero. Tuttavia, la grande rivoluzione trasportistica avverrà nel secolo successivo – l'Ottocento – in concomitanza con l'avvio della rivoluzione industriale. Protagonista di questa trasformazione epocale sarà la macchina a vapore e l'invenzione della strada ferrata. I vantaggi derivanti dalla nascita della ferrovia saranno immediatamente evidenti, soprattutto lungo percorsi pianeggianti. L'acclività dei terreni di montagna sembrava opporre non pochi ostacoli all'estensione del trasporto su rotaia oltre determinate pendenze. Ma il vantaggio derivante dall'incremento della quantità delle persone e delle cose trasportate rispetto ai mezzi stradali, ancora affidati alla trazione animale, era palese. Così, anche le perplessità causate dai problemi tecnici di aderenza fra ruota e rotaia, verranno gradualmente superate. Dopo il 1840 l'interesse a realizzare strade ferrate attraverso le Alpi incomincerà ad accentuarsi e, in tal senso, verranno messi a punto progetti anche molto ambiziosi. Nella Svizzera federale le politiche di «democrazia ferroviaria» tenderanno a garantire condizioni di trattamento favorevoli e bilanciate fra i Cantoni. Ciò faciliterà l'integrazione di una visione ferroviaria tendente ad assicurare principalmente relazioni transalpine a scavalco della catena principale con una diffusione di linee intra-alpine lungo le valli longitudinali. Si creerà, pertanto, un reticolo di linee in mezzo alle montagne che avranno il vantaggio di facilitare il crescente turismo alpino. La concezione elvetica di "ferrovia di montagna" sarà una soluzione vincente, valida ancora ai nostri giorni. Le ferrovie transalpine a lunga percorrenza dovranno necessariamente tenere conto di pendenze contenute entro i 20-30 millimetri per metro o poco più. Oltre questi limiti oggettivi di aderenza, ad eccezione della Ferrovia del Bernina in semplice aderenza (70x1000), si deve ricorrere alla cremagliera e alla ruota dentata, introdotte in Europa dallo svizzero Niklaus Reggenbach. Tale soluzione tecnica porrà le premesse per la realizzazione delle ferrovie secondarie di montagna rendendo possibile il superamento di dislivelli del 300 per mille. Basti pensare all'estensione capillare delle Ferrovie Retiche nel Cantone dei Grigioni. Con il "sistema Locher" verrà ampiamente superata tale soglia per mezzo della ferrovia del Pilatus, capace di raggiungere i 480 metri di dislivello per chilometro.

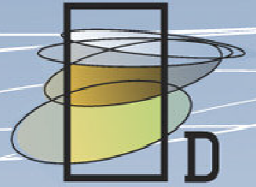


Anche l'Austria, con le linee di grande comunicazione attraverso i passi del Semmering, dell'Arlberg, dei Tauri e del Brennero, inaugurerà la stagione delle ferrovie transalpine di grande comunicazione mentre, per le linee secondarie a vocazione turistica con cremagliera, nasceranno i progetti della Zillertal e dello Schneeberg. L'apertura dei trafori sarà determinante per accelerare i collegamenti transalpini riducendo le pendenze entro i limiti accettabili di aderenza naturale. L'avvento della motorizzazione privata segnerà, invece, la fine della grande epopea ferroviaria. Tuttavia, mentre nei Paesi transalpini il trasporto su ferro manterrà buoni standard di qualità e non vi saranno grosse dismissioni di linee ferroviarie, in Italia la situazione sarà destinata a precipitare. Basti pensare alle sospensioni del servizio su 14 linee del Piemonte negli anni 2012-2013. Le ragioni di tale scarsa attenzione al trasporto ferroviario vanno ricercate sia nelle forti spinte sui decisori politici, nel secondo dopoguerra, da parte di lobby auto-transportistiche (case costruttrici e imprese di trasporto), sia da presunti risparmi del trasporto su gomma sulle brevi distanze, sia da fattori immateriali di ordine psico-culturale. La cultura ferroviaria, in Italia, costituisce ancora oggi un settore di nicchia. Possiamo ad esempio constatare che in Francia, Germania, Svizzera molte sono le riviste di informazione ferroviaria lette da cultori e appassionati mentre, in Italia, hanno una diffusione assai contenuta. Nel Belpaese si usa il treno più per necessità o mancanza di alternative che per scelta. Certamente un peso rilevante hanno avuto le decisioni politiche nazionali. Esse hanno pesantemente condizionato gli stili di vita degli Italiani mediante una scarsa appetibilità degli orari e del materiale rotabile. Va dato atto alle ferrovie italiane che, sul fronte dei sistemi di sicurezza e di segnalamento, vi è stata sempre un'adeguata attenzione. Occorre, però, una coraggiosa inversione di tendenza rispetto al passato. Anche in Italia, infatti, incomincia a manifestarsi tra la gente un interesse nuovo e meno prevenuto verso il trasporto su rotaia. Quando si parla di "cura del ferro" occorrerebbe integrare l'espressione con "cultura della cura del ferro" in quanto la questione del trasporto ferroviario non è soltanto un fatto tecnico ma, come sempre accade nella percezione dei fenomeni sociali, anche un fatto culturale. Forse sono maturi i tempi per compiere, dal punto di vista psicologico e socio-antropologico, quel salto di paradigma

Dislivelli

Ricerca e comunicazione sulla montagna

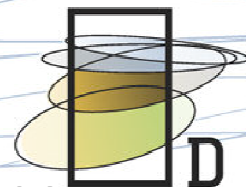
Testata giornalistica registrata presso il Tribunale di Torino il 21 aprile 2010.
Direttore responsabile Maurizio Demallois



che la nostra epoca richiede. Occorre, perciò, ritornare alla progettazione di collegamenti intra-alpini al fine di garantire una migliore qualità ambientale e paesaggistica per le nostre valli. Speriamo soltanto che la pandemia di coronavirus non allontani nuovamente dal trasporto pubblico per paura del contagio e non costringa ad un uso insostenibile dell'automobile.

Annibale Salsa





La ferrovia di Pinerolo

di Claudia Apostolo

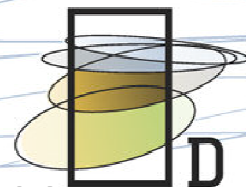
A otto anni dalla decisione della Regione Piemonte di sopprimere alcuni “rami secchi” delle ferrovie locali alcune tratte giacciono dimenticate. E’ il caso della Pinerolo-Torre Pellice, sempre in bilico tra riapertura e trasformazione in pista ciclabile.



Dopo l'emergenza Covid, il trasporto pubblico non tornerà come prima: lo afferma la Regione Piemonte, che ha annunciato il 17 giugno la riorganizzazione del sistema del Trasporto Pubblico Locale, da realizzare, si legge nella nota divulgata dall'assessorato ai trasporti, attraverso il dialogo con il territorio. L'obiettivo dichiarato è calibrare un'offerta economicamente sostenibile in base alle necessità delle aziende e delle scuole e della flessibilità di orari, anche alla luce delle quote di smartworking previste dagli interlocutori. Durante la fase 1 dell'emergenza Covid la Regione ha istituito un gruppo tecnico di lavoro di cui fanno parte vari soggetti, tra cui l'Agenzia per la Mobilità del Piemonte, la fondazione Links della Compagnia di San Paolo, sindacati di categoria. Entro luglio, dichiara la Regione, saranno resi noti i risultati dei questionari sottoposti alle aziende per ridisegnare le nuove esigenze di mobilità. Dove i treni, come vedremo, rappresentano un lusso piuttosto che il mezzo di trasporto più ecologico ed efficiente, soprattutto se sostenuti da un'adeguata campagna di sensibilizzazione dell'utenza. Va letto dunque in questo scenario il caso della ferrovia Pinerolo - Torre Pellice, 16,5 km di binari che sono la naturale prosecuzione nelle Valli Valdesi del sistema di trasporto metropolitano torinese. Tratta che è diventata un caso emblematico per la campagna Pendolaria 2020 di Legambiente. Una storia recente travagliata, quella della Pinerolo-Torre Pellice: l'alluvione del 2000 provocò gravi danni alla linea e il crollo del ponte sul Chisone; dopo anni di lavori la ferrovia fu riaperta il 19 dicembre 2005.

Le Olimpiadi di Torino 2006 segnarono una fase positiva: nel 2006 sulla linea Torino-Pinerolo venne attivata la stazione Pinerolo Olimpica, e il traffico in Val Pellice riprese a crescere. Tanto che si ipotizzò il raddoppio parziale della Torino-Pinerolo e la trasformazione della Pinerolo-Torre Pellice, da attrezzare con appositi convogli tram-treno: i progetti non ebbero seguito.

Sospesa dal 2012 dalla Giunta Cota insieme ad altre ferrovie locali piemontesi, questa linea storica, sottolinea Legambiente, rappresenta una risorsa fondamentale per collegare le valli Valdesi con Pinerolo e il capoluogo della regione. Con un bacino d'utenza po-



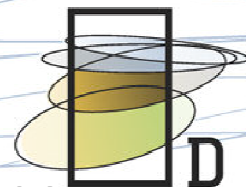
la narrazione

tenziale di 38mila abitanti, oggi è servita da autobus, circa 100 al giorno, a cui si aggiungono circa 16mila auto private che percorrono quotidianamente le strade della val Pellice - dato rilevato da Arpa Piemonte. Il comitato Trenovivo ha elaborato nel 2014 un corposo dossier per sostenere la riattivazione della linea ferroviaria: attualmente il passeggero arriva in autobus a Pinerolo, da dove in treno raggiunge Torino. Ma il sistema è inefficiente, spiega Trenovivo: spesso il traffico su strada fa saltare le coincidenze, e nella migliore delle ipotesi il viaggio dura più di un'ora e mezza, scoraggiando i pendolari che così ricorrono all'automobile. Quando il servizio era interamente coperto dal treno ci voleva un'ora o poco più ed era utilizzato da una media di 1800 passeggeri al giorno.

Che la Pinerolo Torre Pellice sia un tassello importante per il TPL piemontese lo afferma anche uno studio realizzato nel 2019 da Confservizi Piemonte e Valle d'Aosta e dalla stessa fondazione Link che oggi fa parte del gruppo tecnico di lavoro per ridefinire l'offerta di trasporto pubblico post Covid. La tratta Pinerolo-Torre Pellice, si legge nello studio, ha ottime potenzialità, e la stima del rapporto ricavi/costi della linea, calcolato ovviamente sull'utilizzo del servizio prima della chiusura, è del 41%, superiore al 40,6% raggiunto nel 2018 dall'insieme delle ferrovie regionali. Un dato che spiega la scelta di Trenitalia, che ha proposto la riattivazione di questa linea come punto di forza della sua candidatura per la gara d'appalto del servizio ferroviario metropolitano, lanciata dalla precedente giunta regionale del Piemonte. Gara con soli due partecipanti, vinta da Trenitalia dopo il ritiro dell'altro candidato, il tandem GTT - con la tedesca Arriva.

La proposta di Trenitalia prevedeva di riattivare l'intera linea e rafforzare il sistema bicicletta più treno, rispondendo così all'esigenza degli studenti e dei cicloturisti, che a centinaia percorrono le strade delle valli valdesi.

Dal 2021 i treni torneranno a percorrere 2 linee locali piemontesi, la Arona-Novara e la Asti-Acqui. Ma non sembra esserci futuro per la Pinerolo-Torre Pellice. Un mail bombing a favore della ferrovia, un evento in streaming e un'ampia campagna stampa sono le ultime azioni promosse tra maggio e giugno da Legambiente, attraverso il circolo locali e la direzione regionale. C'è un'altra preoccupazione per il futuro del treno: i sindaci del territorio, fino a pochi mesi fa favorevoli al ripristino, hanno cambiato atteggiamento e ora sembrano aperti anche ad altre soluzioni. Come la trasformazione in pista ciclabile, da condividere con bus ecologici: si parla addirittura di mezzi a idrogeno. Progetti che a Trenovivo sembrano irrealistici, a lungo termine e più costosi della riattivazione della linea. Infatti si tratterebbe di acquisire il sedime ferroviario da RFI. Da quanto dichiara l'assessore ai trasporti Gabusi, si è ria-



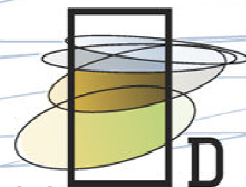
la narrazione

perta con RFI un'interlocuzione avviata nel 2013, quando l'attuale presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, era assessore regionale ai trasporti. A un anno dalla sospensione di alcuni "rami secchi", si lanciò l'ipotesi di trasformare le ferrovie dismesse in piste ciclabili coprendo i binari con pannelli di gomma. Un sistema che aveva secondo Cirio il vantaggio di essere reversibile. In quel caso, RFI era disposta a concedere i sedimi in comodato gratuito. Altro motivo di allarme per le associazioni: in piena emergenza Covid, ufficialmente per evitare furti di rame, è stata smantellata parte delle strutture aeree della ferrovia, tra Torre e Bricherasio. Operazione ora interrotta, che secondo Trenitalia però non significa la fine dei giochi. Per riattivare la linea sarebbero necessari interventi strutturali, spiega la società vincitrice, che si rimette alle decisioni del committente, la Regione. Trenitalia è tuttora in attesa della firma del contratto di concessione, che durerà 15 anni a partire da dicembre 2020.

Sembra segnato il futuro della Pinerolo-Torre Pellice: interpellato al telefono, l'assessore ai trasporti del Piemonte Marco Gabusi mi ha detto: "Stiamo ragionando, e nella prima decade di luglio ci sarà un altro incontro con i sindaci del territorio, interlocutori preferenziali della Regione in quanto eletti dai cittadini. La Pinerolo-Torre Pellice, come tutte le tratte sospese nel 2012, ha un bacino di utenza troppo piccolo, e va detto che oggi la ferrovia è fuori budget: con i sindaci valuteremo l'ipotesi di riuso del sedime come pista ciclabile". Quanto alle richieste e alle preoccupazioni delle associazioni che chiedono il ripristino del treno, Gabusi afferma: "Ascoltiamo tutti, prendiamo atto, ma la decisione finale spetta alla Regione. La società civile ha esigenze variegate, c'è anche chi si lamenta perché sta ad aspettare al passaggio a livello treni che trasportano pochissimi passeggeri. La Regione finanzia più servizi di quelli che può permetterci. Basta treni semivuoti, dobbiamo dare una risposta di servizio sostenibile, che magari non è quella che i territori si aspettano."

Claudia Apostolo

Info: <http://trenovivo.it/>



Boudza-tè: la Regione Valle d'Aosta fa scuola

di Marcello Dondeynaz

20.000 abitanti nei comuni della “plaine di Aosta” si recano al lavoro e a scuola a piedi o in bicicletta ricevendo un incentivo economico da utilizzare unicamente negli esercizi commerciali del territorio. E' il progetto Boudza-tè destinato a fare proseliti in Italia.



Boudza-té (Muoviti) è un progetto di mobilità sostenibile nato dal basso, ideato e perseguito con tenacia da Daniele Vallet, valdostano del comune di Charvensod nel circondario di Aosta, attraversato dalla strada che sale a Pila. Daniele è un viaggiatore in bicicletta e a piedi, che racconta le sue avventure solitarie in libri appassionanti, che va al lavoro tutto l'anno in bicicletta, e che ha mutuato l'idea pedalando nei paesi nordici.

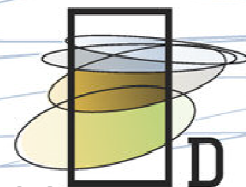
Per ora unico in Italia, il progetto di bike to work valligiano - già più che sperimentale - prevede un incentivo economico alle persone che si recano al lavoro e a scuola a piedi o in bicicletta da utilizzare unicamente sul territorio, negli esercizi commerciali di prossimità o nelle aziende a Km 0, coniugando sostenibilità e circolarità.

Il 2019 è stato l'anno della sperimentazione iniziando, profeta in patria, dai comuni di Charvensod, Gressan e Jovençon per il periodo della bella stagione. I chilometri percorsi in bici anziché in auto sono stati 25.000 con un risparmio di circa 2.500 litri di combustibile e la non immissione in atmosfera di circa 4.000 kg di CO2 equivalente.

Ma il dato più significativo è stato il piacere che gli iscritti hanno provato nel vivere il progetto: energia, vitalità, ottimismo, purificazione sono stati alcuni dei termini usati per descrivere le loro sensazioni.

Nel 2020, nonostante le difficoltà dovute al Covid-19, altri comuni hanno voluto seguire le orme. Si sono aggiunti Pollein, Saint Christophe, Brissogne e Sarre. A breve anche Saint Marcel e Fénis. La popolazione di questi comuni della “plaine di Aosta” è di circa 20.000 abitanti.

Unico blemme la mancanza di adesione del Comune di Aosta che, pur ritenendo valido il progetto, non ha voluto passare all'azione. Peralto, la città di Aosta ha in cantiere il progetto "Aosta in Bicicletta" per la creazione di una rete di piste ciclabili e di servizi per la ciclabilità risalente al 2016, già finanziato per un importo di oltre 4.800.000 € e che sta scontando forti ritardi nella realizzazione.



la narrazione



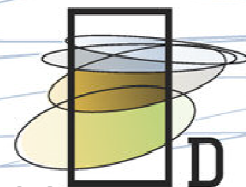
Forte anche l'interesse per Boudza-téproveniente da fuori Valle: numerosi comuni hanno iniziato a richiedere informazioni per aderire, tra i principali Pinerolo, Cavour, Lecco, La Spezia, Castelfranco Veneto, Valdagno e Tolmezzo.

Il prossimo obiettivo di Daniele Vallet è di coinvolgere la Regione Autonoma Valle d'Aosta in maniera tale da avere un supporto tecnico e finanziario per garantire le adeguate infrastrutture al momento carenti e il diffondersi di questa misura in tutti i comuni del fondo valle (circa una ventina) e con formule miste di intermodalità per i restanti comuni. I presupposti non mancano: il Consiglio regionale della Valle d'Aosta in data 18 ottobre 2018 ha approvato all'unanimità una mozione recante "Impegno per il completamento della pista ciclopedonale di Fondovalle da Pont-Saint-Martin a Courmayeur" che impegna il governo regionale a:

- 1) assumere la regia (dalla progettazione al reperimento delle risorse finanziarie necessarie) ai fini del completamento in tempi brevi della pista ciclopedonale di fondovalle da Pont-Saint-Martin a Courmayeur, in accordo e in collaborazione con gli enti locali interessati;
- 2) attivarsi presso la Regione Piemonte al fine di concertare l'ideazione, la realizzazione e la promozione della Ciclovía Baltea che, seguendo la valle della Dora Baltea, si innesti sulla Ciclovía Vento e di operare ulteriori possibili sinergie (Cammino Balteo, Ciclovía Francigena, Castelli della Dora, percorsi in Mountain Bike o Ebike);
- 3) attivare un tavolo di lavoro con il CELVA (Consorzio Enti Locali) e con gli operatori e le associazioni di settore (Cicloturismo, escursionismo in MTB, ecc.) al fine di mettere a punto l'offerta cicloturismo Valle d'Aosta.

Altri progetti di mobilità sostenibile hanno visto la luce nell'ultimo decennio in diverse aree della Vallée, alcuni dei quali ho avuto il piacere di coordinare. Fra questi "Rêve - Rete Veicoli Elettrici GrandParadis", uno dei primi bike sharing automatizzati di biciclette a pedalata assistita con stazioni alimentate da pannelli fotovoltaici; il "Bike sharing e fonti rinnovabili - La Magdeleine/Chamois uniti dalla bicicletta" su impulso del comune di Chamois, unico comune senz'auto d'Italia; il progetto di cooperazione transfrontaliero "ITER - Imaginez un Transport Efficace et Responsable" su impulso della Fondation GrandParadis di Cogne che ha permesso di lanciare il servizio di trasporto a chiamata a supporto dei trekking intervallivi TrekBusGrandParadis, in seguito replicato nelle Valli del Cervino e del Monte Rosa.

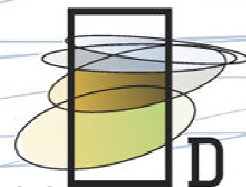
Mentre dal basso sono fiorite e fioriscono idee ed esperienze innovative, a livello regionale fatica ad affermarsi una politica organica dei trasporti e della mobilità sostenibile. La Regione finanzia



la narrazione

l'acquisto dei veicoli elettrici, dalle biciclette a pedalata assistita alle autovetture, si è impegnata a operare per l'ammodernamento dell'asse ferroviario con prolungamento a Courmayeur, ma gli investimenti maggiori sono ancora concentrati sugli energivori impianti di risalita e correlati.

Marcello Dondeynaz



Appennino in bici

di Sebastiano Veneri

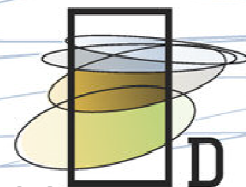
Si chiama #appenninobiketoured è la via d'accesso slow al territorio dell'Appennino, la Ciclo-Via più lunga del Paese alla scoperta "dell'Italia che non ti aspetti".



A farla tutta ci vorrebbero dai 40 ai 60 giorni, a seconda delle gambe e delle bici ovviamente, ma è più probabile che chi opta per una vacanza lungo la Ciclo-Via dell'Appennino individuerà un tratto del percorso da pedalare per una o due settimane. Un tratto qualsiasi, compreso fra gli oltre 2600 chilometri che separano la Bocchetta di Altare (Sv), dove nascono gli Appennini, da Alia (Pa), nel Parco delle Madonie, e che corrono toccando uno dei luoghi più affascinanti e densi di storia del nostro Paese.

L'idea di collegare con un percorso ciclo-turistico lungo strade a basso traffico questi territori è venuta tre anni fa a Enrico Della Torre, giovane assessore del Comune di Gaggio Montano, piccolo centro dell'Appennino Bolognese a pochi passi dalla Porrettana e da Pavana, il paese di Francesco Guccini, il cantore forse più poetico degli appennini. «In realtà l'idea nasce già nel 2014 su scala ridotta – racconta Della Torre – quando con Confcommercio Bologna provavamo a sviluppare un progetto su scala provinciale. Ma ci rendemmo presto conto che sarebbe stata una proposta troppo debole. Da qui l'idea di fare dell'intero territorio appenninico un'unica grande destinazione turistica». La prima proposta fu presentata al G7 Ambiente che si tenne a Bologna nel giugno del 2017. Un paio di mesi dopo il primo vero tour con le staffette e il tricolore. «Non avevamo ancora chiaro il da farsi, – continua Della Torre – ma dopo le prime due o tre tappe ci convincemmo rapidamente che dovevamo disegnare quell'itinerario che sarebbe diventata la via d'accesso slow al territorio dell'Appennino, la chiave e anche la motivazione per entrare in luoghi che altrimenti sarebbero restati ai margini di qualsiasi idea di sviluppo. C'era un gran parlare di sviluppo della montagna, ma le idee erano tante e confuse: si parlava contemporaneamente di impianti sciistici e di parchi, di eventi eno-gastronomici e di promozione turistica, ma in maniera molto generica. Quando arrivammo con la nostra proposta di Ciclo-Via fu come se avessimo finalmente indicato la via giusta, o almeno quella più concreta e realizzabile».

Il 2018 è stata l'occasione per rifare il tour con Omar Di Felice, campione italiano di ultracycling che l'ha percorso in 11 giorni e per perfezionare i passaggi burocratici con i Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture e Trasporti e le 14 regioni interessate dall'iti-



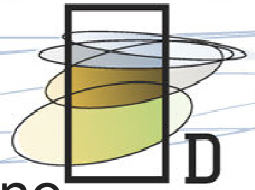
la narrazione

nerario. Ancora un tour nel 2019 che avrebbe perfezionato il percorso e coinvolto, insieme a Legambiente, tutti gli amministratori locali in uno scenario di forte sostenibilità del progetto, con la firma dell'impegno da parte di tutti a diventare Plastic free.

La storia di questi ultimi mesi si concentra sicuramente su uno dei passaggi fondamentali per la fruibilità della Ciclo-Via, ovvero l'individuazione dell'itinerario definitivo e la segnaletica dell'intero percorso. A breve dovrebbero partire le gare per l'affidamento del lavoro di definizione del percorso, un percorso dal punto di vista amministrativo particolarmente laborioso perché prevede di realizzare una gara per ciascuna delle 43 tappe della Ciclo-Via. «Abbiamo scelto la strada forse più parcellizzata, ma che ci consente – afferma Della Torre - maggiore economicità con microincarichi su scala comunale, o poco più, affidati a chi conosce meglio il singolo territorio. A ciascun tecnico o gruppo di tecnici verrà richiesto sostanzialmente di revisionare il percorso scegliendo il miglior itinerario di strade secondarie a basso traffico che collega due Comuni che segnano l'inizio e la fine di ciascuna tappa». 43 gare per arrivare alla fine a segnalare il percorso definitivo della Ciclo-Via più lunga del Paese, quella "dell'Italia che non ti aspetti", come recita il sottotitolo sul sito del progetto, attraverso 26 parchi regionali e nazionali, oltre 300 Comuni con storie, tradizioni e prodotti tipici, dal pesto ligure ai pistacchi di Bronte. Una straordinaria varietà di paesaggi e di prodotti che ritrova unitarietà proprio grazie a questa linea che ne unisce i diversi punti. «È strano – ci racconta ancora Della Torre – come all'inizio di questa storia non ci fosse da parte di tanti amministratori la percezione di appartenere a un territorio unico. Come se gli Appennini fossero tanti e separati fra loro, soprattutto come se ci fosse un Appennino con la A maiuscola che correva dal centro al nord Italia, e poi altri territori compresi fra Campania e Sicilia che non erano considerati Appennini, né loro si percepivano tali». Con il procedere del progetto si è data forza all'idea di un sistema unico, un progetto che unisce l'Italia e riesce anche, paradossalmente, ad avvicinare il mare all'entroterra, perché niente avvicina più i luoghi dello sguardo che dalla cima di una montagna abbraccia l'orizzonte.

Con l'apposizione della segnaletica potrebbe dunque vedere la luce la prima vera Ciclo-Via di lunga percorrenza del nostro Paese, l'ultima arrivata fra i grandi percorsi su due ruote. «Le caratteristiche del percorso – continua Della Torre - ci hanno impedito di rientrare nei parametri individuati per le Ciclo-Vie del Sistema Nazionale. Avevamo pendenze troppo elevate che in sostanza ci dicevano che l'Appennino non era un territorio ciclabile. In realtà abbiamo dimostrato il contrario».

Il successo della Ciclo-Via è anche dovuto all'esplosione del feno-

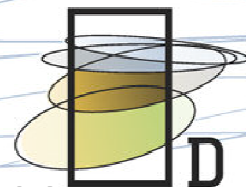


la narrazione

meno e-bike che ha di fatto reso pedalabili territori che prima non lo erano. Con le bici a pedalata assistita anche i saliscendi degli Appennini diventano praticabili e soprattutto percorribili da fasce di popolazione nuove, gli anziani e anche qualche adulto non particolarmente dotato athleticamente. L'e-bike è arrivata giusto in tempo per addolcire i paesaggi appenninici e dare ancora più successo a un progetto condiviso che in definitiva suggella «un patto d'amicizia per lo sviluppo di questi luoghi. In fondo – conclude Enrico Della Torre – è stato facile lavorare con tanti amministratori locali con i quali già dopo pochi minuti dal primo incontro si era entrati in confidenza». Ora ciascuno di loro è diventato un ambasciatore di tutto il progetto e sa bene che per andare lontano conviene pedalare insieme.

Sebastiano Veneri

Info: <http://appenninobiketour.com/>



Sviluppare il trasporto in montagna con l'automazione

a cura di EuracResearch

I veicoli a guida autonoma privati e collettivi possono rispondere alle esigenze delle fasce più deboli della popolazione in aree montane, e sono una soluzione economicamente percorribile anche da parte dei fornitori di servizi.



Le misure adottate contro il COVID-19 ci hanno fatto sperimentare una riduzione drastica della nostra libertà di movimento. Questa condizione ha permesso a soluzioni come il telelavoro, lo smartworking e le videoconferenze di esprimere un potenziale finora poco espresso. Tali strumenti possono infatti (almeno in parte) permetterci di svolgere i compiti necessari rinunciando al movimento fisico e minimizzando gli effetti negativi che generano a livello ambientale. Allo stesso tempo, questa emergenza ha evidenziato il permanere del nostro bisogno di mobilità per attività quali per esempio l'approvvigionamento di beni, che non può essere ovviamente demandato a soluzioni digitali.

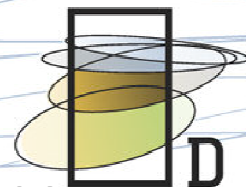
Per rispondere a questo bisogno senza coinvolgere il movimento fisico di persone, una nuova soluzione di trasporto è in fase di sperimentazione in Cina. La startup Neolix (specializzata nella produzione di veicoli a guida autonoma per servizi di delivery) impiega piccoli van autonomi per la consegna di medicinali e per la sanificazione delle strade a Wuhan. Questa soluzione ha sollevato l'attenzione di numerose compagnie cinesi, le quali hanno già ordinato 200 veicoli a Neolix negli ultimi due mesi (da maggio 2019 ad oggi 125 veicoli sono stati prodotti). La sperimentazione ha catturato anche l'attenzione del governo, il quale intende sussidiare fino al 60% del costo di acquisto di tali veicoli per favorirne la diffusione. Questa soluzione applicata a un contesto eccezionale ci offre l'occasione per pensare a nuove forme di mobilità, specialmente nelle aree fragili.



Leggi l'articolo "Driverless technology: e se il coronavirus "educasse" all'uso dell'auto a guida autonoma?" su Network Digital 360:
<https://bit.ly/2ZMZo79>

Trasporto pubblico e disparità sociali

Normalmente, il trasporto pubblico in aree fragili è insufficiente a soddisfare i bisogni di accesso a opportunità di vario genere, quali luoghi di lavoro, beni e servizi. Sebbene in condizioni di minima operatività, il trasporto pubblico rurale è solitamente estremamente sussidiato. Esempificativo è il caso della Germania, dove numerosi servizi di trasporto rurali sono sussidiati fino all'80/90%, contro una media nazionale del 25% circa (Bernhart et al., 2018). Il risultato è



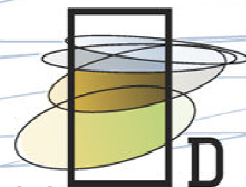
la narrazione

una prevalente dipendenza dei cittadini dalle auto private per soddisfare la maggior parte dei bisogni quotidiani. Conseguentemente, coloro che per diverse ragioni (economiche, anagrafiche o fisiche) non possono accedere all'auto vivono una mobilità fortemente limitata. Da questo punto di vista, il trasporto rappresenta un importante fattore di disparità sociale per gli abitanti delle aree fragili. Prendiamo ad esempio la fascia anziana della popolazione, i genitori che si occupano di neonati, persone con lunghi orari lavorativi, o utenti con impedimenti specifici. Questi si ritrovano spesso a non potersi muovere con facilità. Nei contesti fragili, interni, montani e rurali, dove beni e servizi richiedono tempi medio/lunghi per essere raggiunti, l'offerta di trasporto è limitata, e servizi di delivery non vengono normalmente forniti le loro limitazioni si fanno ancora più evidenti. Lo stesso vale per le fasce della popolazione non soggette a ridotta mobilità fisica, ma in condizioni di marginalità socioeconomica. Per loro la scarsa possibilità di accedere a servizi di trasporto (esasperata dal COVID-19) si traduce in forme di disuguaglianza territoriale e ingiustizia spaziale, andando ad esacerbare situazioni già difficili/critiche. Se si considera il fatto che le aree rurali stanno vivendo un crescente invecchiamento della popolazione (in Italia circa il 25,1% della popolazione rurale è over 65) si può capire che queste problematiche sono destinate ad essere un tema sempre più centrale per lo sviluppo del trasporto nelle aree rurali-fragili.

L'automazione del trasporto

Focalizzando la nostra attenzione sui tali contesti fragili (nell'Italia interna e marginale, o in zone di montagna con limitata accessibilità infrastrutturale) ci si chiede quali siano i vantaggi dell'applicazione dei veicoli autonomi e come questa tecnologia possa generare impatti positivi a livello territoriale. Come possono i veicoli a guida autonoma privati e collettivi rispondere alle esigenze delle fasce più deboli della popolazione (anziani, bambini e persone a basso reddito) e affrontare contemporaneamente problemi di limitata accessibilità, tipici delle aree fragili, riducendo i divari e le disuguaglianze territoriali?

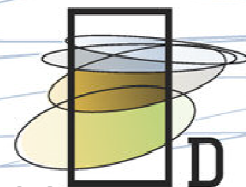
Per questo tipo di utenti (persone con mobilità ridotta, persone in condizione di fragilità economica) e in questi specifici contesti, lo sviluppo di soluzioni di trasporto a guida autonoma può rappresentare una importante soluzione economicamente percorribile anche da parte dei fornitori di servizi (Bernhart et al., 2018). Essi infatti possono rendere questi contesti più connessi ai centri di servizi principali, ridurre i divari tra le aree urbane e le aree rurali, oppure creare opportunità tra differenti territori fragili nell'ambito di un determinato territorio. Anche se non priva di problemi tecnici (legati



la narrazione

soprattutto ad una domanda scarsa e dispersa e a infrastrutture digitali insufficienti), la realizzazione di questa tecnologia potrebbe costituire insieme all'infrastrutturazione digitale del territorio (amministrazione digitale; telemedicina; ecc.) un utile strumento per il miglioramento della qualità della vita dei cittadini. Così come per ripensare a uno stile di vita più sostenibile e responsabile.

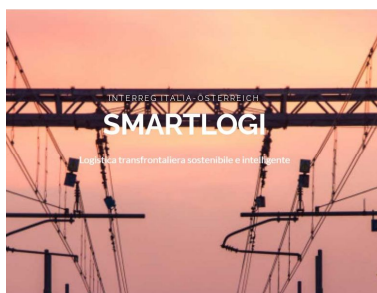
EuracResearch



Trasporti Eusalp: gomma batte ferrovia

di Giulia Sommacal

Negli ultimi anni, il volume di traffico complessivo lungo i principali corridoi transalpini è in continuo aumento e la componente stradale gioca ancora un ruolo preponderante. Quali sono le sfide future che la Macroregione Alpina dovrà affrontare in tema di trasporti?



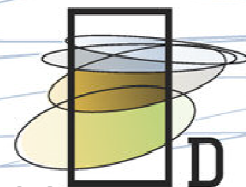
Dopo una prolungata crisi economica il trasporto merci in Ue ha ricominciato a crescere e la richiesta di trasporto di beni attraverso le Alpi è in continuo aumento. La Macroregione Alpina (Eusalp), che comprende sia le montagne, sia i principali centri metropolitani e urbani localizzati ai suoi bordi, svolge un importante ruolo di crocevia internazionale. Da un lato, il trasporto delle merci è essenziale per lo sviluppo economico dell'Ue. Dall'altro, le Alpi sono il risultato di un ecosistema sensibile e data anche la loro conformazione geografica, sono caratterizzate da impatti negativi più elevati rispetto ai terreni pianeggianti. Nel 2019, il manuale sui costi esterni dei trasporti pubblicato dall'Ue rileva come la componente stradale rappresenti circa l'83% di tutte le esternalità del trasporto, generando così un danno quantificato pari al 4,8% del Pil continentale.

Lungo i principali corridoi transalpini analizzati da iMONITRAFI!, sono stati registrati nel 2018 circa 24.000 veicoli pesanti al giorno, con un incremento del 4% rispetto al 2017. I dati relativi alla ripartizione modale tra i corridoi rivelano però condizioni molto differenti tra i Paesi alpini. Nel 2018, lungo la direzione italo-austriaca circa il 71% dei volumi della merce è trasferito via strada ed il 29% via ferrovia, l'opposto delle percentuali registrate lungo le infrastrutture italo-svizzere. Lungo i corridoi italo-francesi oltre il 92% della merce è trasportato via strada e meno dell'8% via ferrovia. In questo quadro la Macroregione Alpina si trova di fronte alla necessità di attuare politiche e misure coordinate volte a incentivare modalità di trasporto più sostenibili per appianare le differenze registrate tra i Paesi.

Le strategie a supporto del Trasporto combinato (Tc) possono incrementare la ripartizione modale a favore della ferrovia ed al contempo ridurre i costi a carico della collettività. I costi elevati e l'aumento dei tempi di viaggio sono alcune delle problematiche che rendono il Tc meno competitivo rispetto a quella stradale, in particolare quando si considerano distanze complessive ridotte come nel caso del Tc alpino. Per potenziare il Tc i centri intermodali, nodi dedicati alle operazioni di trasbordo della merce da una modalità

iMONITRAFI!
www.imonitraf.org



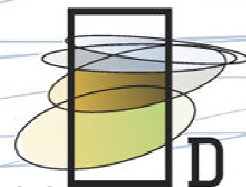


Progetto AlpinnoCT:
<https://bit.ly/3fVyHCG>

Smartlogi:
www.smartlogi.eu

di trasporto ad un'altra, devono essere collegati in modo efficiente alle infrastrutture lineari (corridoi). Recenti studi tecnici svolti nell'ambito dei progetti europei AlpinnoCT e Smartlogi mirano a conciliare, attraverso il miglioramento del Tc, la crescita del trasporto merci con la protezione dell'ecosistema naturale e della popolazione nelle Alpi. Dal momento che le soluzioni adottate fino ad ora (ad esempio l'introduzione degli incentivi a sostegno del Tc) non sono state sufficienti a invertire l'attuale tendenza, i due progetti propongono misure integrative volte a rendere il Tc più attraente. Vengono infatti proposti modelli innovativi di carico e scarico delle merci, sistemi di trasporto intelligenti da adottare sia nei centri intermodali, sia lungo le infrastrutture lineari, o ancora vengono individuate nuove soluzioni per una gestione ottimizzata dei nodi intermodali, ridefinendo il ruolo determinante che questi ultimi possono avere per un migliore equilibrio del trasporto merci a livello transnazionale. Tali misure, affiancate a quelle esistenti o in programma, tra cui l'introduzione di divieti di circolazione settoriale o lo sviluppo di nuove infrastrutture ferroviarie (ad esempio la futura apertura della galleria di base del Brennero), possono contribuire alla riduzione del traffico dei mezzi pesanti. Per il raggiungimento di un obiettivo comune volto a favorire la modalità ferroviaria è necessario però agire anche a livello europeo ripensando la normativa sul Tc e migliorando l'integrazione e la cooperazione tra i Paesi della Macroregione Alpina, per evitare interruzioni o blocchi ai servizi.

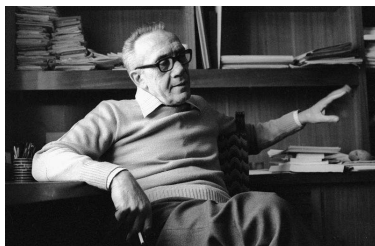
Giulia Sommacal



I montanari perduti, i montanari da ritrovare

di Oscar Gaspari

Aver trasformato migliaia di montanari in operai generici è stato un errore, scriveva Nuto Revelli. Ma un lettore gli rispondeva: lassù vivevano di stenti e morivano di fame. Che lo spolpamento della montagna sia stato una necessità della storia e della politica?



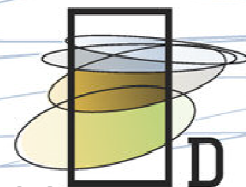
«Tre giorni di pioggia torrenziale, e avviene il disastro. I torrenti di montagna impazziscono, l'acqua scivola come su uno specchio inclinato verso la pianura, i fiumi non solo escono dagli argini, ma con la forza d'urto che accumulano portano via tutto quello che incontrano, feriscono la gente e le colline [...] Era scontato che a pagare l'abbandono della montagna fosse anche la pianura. Anzi, soprattutto la pianura. Aver trasformato con superficialità migliaia di montanari, di specialisti nella manutenzione del territorio, in operai generici, è stato un errore imperdonabile».

Nuto Revelli nel suo articolo *I montanari perduti* del 7 novembre 1994, nella prima pagina de *La Stampa*, evidenzia la natura del legame tra montanari e montagna e ne ricorda il prezzo della rottura, descritto nel principale titolo del quotidiano: *Un inferno d'acqua, cento morti. Piemonte sconvolto, città isolate, migliaia di senza-tetto*.

La Stampa, 8 novembre 1994, pagina 22, tra le lettere al direttore ce n'è una che contesta aspramente questa tesi:

«Perché in Italia, per fortuna, nessuno ha emulato Stalin e le sue migrazioni di massa coatte: i montanari a lavorare in pianura e nelle fabbriche ci sono andati per libera volontà loro, appena hanno potuto. Io non mi sento di dare loro torto, perché non erano "specialisti nella manutenzione del territorio", come dice l'articolo, ma perché lassù vivevano di stenti e morivano di fame».

In montagna si viveva di stenti e si moriva di fame mentre in pianura e in fabbrica si guadagnava bene. Era una stupidaggine da "comunisti" lasciare i montanari nei loro paesi: la montagna non era che l'osso da abbandonare a favore della polpa, come diceva Manlio Rossi-Doria negli anni '50 del '900, declinazione politico-economica del concetto del 1949 dello storico Fernand Braudel: «la montagne [...] une fabrique d'hommes à l'usage d'autrui».



la narrazione

Lo spopolamento della montagna era una necessità della storia divenuta necessità politica in Italia alla fine degli anni '50 con Ross-Doria, una necessità affermata definitivamente nella Repubblica Italiana, oggi, con le "aree interne" nelle quali le montagne, in quanto tali, non esistono.

Eppure nella prima metà del '900 alcune tra le menti più brillanti della politica e dell'università italiana avevano cercato e, soprattutto, erano riuscite a imporre nelle leggi, nella Costituzione e quindi anche nella politica, l'esigenza di conservare e proteggere il legame affermato da Revelli.

Sono state vittorie inutili? Sì, se nessuno le ricorda.

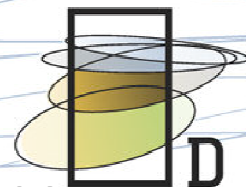
Quelle vittorie potrebbero essere ricordate e riproposte oggi, come progetto sociale, politico e istituzionale per la ricostruzione dell'economia nazionale dell'Italia durante e dopo il Covid-19, proprio come lo proposero nel 1947, per ricostruire l'Italia disastata dalla guerra, i costituenti delle Alpi e degli Appennini, soprattutto del Nord, ma anche del Centro, del Sud e delle pianure.

I costituenti avevano un progetto: quello di una montagna popolata tanto da garantire la salvaguardia dell'economia, delle tradizioni, della cultura, della vita e, non ultimo, dei territori delle comunità delle montagne di tutta l'Italia. La Repubblica, lo stabilisce la Costituzione, ha un dovere verso le "zone montane", la sua popolazione e il suo territorio, la Repubblica ha un dovere verso gli "specialisti nella manutenzione del territorio" descritti da Revelli, un dovere che oggi è stato, letteralmente, dimenticato.

Le ragioni di questa dimenticanza sono molte e sono soprattutto economiche e politiche dovute, in particolare, al primato delle industrie e delle città della pianura e a una malintesa lezione del meridionalismo, ma vi ha contribuito anche il caso. È stato un travisato bisogno di limpidezza lessicale a modificare il testo originale del secondo comma dell'art. 44 della Costituzione che, invece, i costituenti spagnoli hanno ripreso testualmente per inserire le loro montagne nella loro Costituzione del 1978. Paradossalmente, oggi, è più la Costituzione del Regno di Spagna che quella della Repubblica Italiana a ricordare l'originale progetto dei costituenti italiani. Per il progetto di ricostruzione di cui oggi l'Italia ha bisogno si dovrebbe quindi guardare anche alla Spagna e soprattutto alla Svizzera, nazioni europee che, come la nostra, hanno voluto la montagna nelle rispettive costituzioni.

Oscar Gaspari

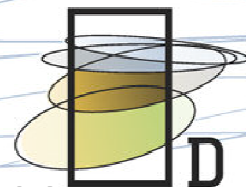
La ricerca cui fa riferimento l'articolo è "Bonifica integrale e agricoltura di montagna", pubblicata in: Accademia nazionale delle Scienze detta dei XL; Dipartimento Storia, Patrimonio culturale, Formazione e Società Università degli Studi di Roma "Tor Vergata";



la narrazione

Consiglio Nazionale delle Ricerche – Dipartimento di Scienze Bio Agroalimentari, Atti del convegno Le fonti archivistiche dell'agricoltura italiana per la ricerca storico-geografica tra Otto e Novecento. Roma, 14-15 maggio 2019, Università degli Studi di Roma "Tor Vergata"-Lettere e Filosofia, Accademia nazionale delle scienze detta dei XL, Scritti e documenti LVIII, Roma 2019, pp. 89-118.

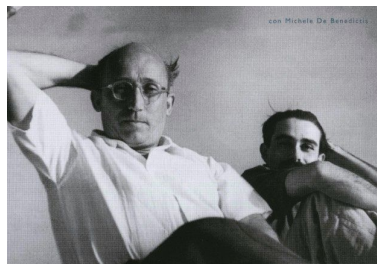
Scarica la ricerca: <https://bit.ly/3fQ3xN3>



Riflettere sul passato aiuta a capire il presente

di Beppe Dematteis

Un saggio centrato sul concetto di bonifica integrale, fatto proprio dalla politica agraria fascista, censurato nel dopoguerra e di recente riscoperto sotto altri nomi dalle politiche di sviluppo e coesione rivolte a rendere i territori montani abitabili.

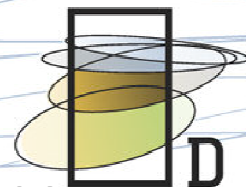


Progetto AlpinnoCT:
<https://bit.ly/3fVyHCG>

Smartlogi:
www.smartlogi.eu

Il saggio di Oscar Gaspari è un racconto interpretativo molto ben documentato del modo con cui la montagna italiana è stata vista e trattata da politici ed esperti a partire dai primi del Novecento. Il discorso è centrato sul vecchio concetto di bonifica integrale, nato all'inizio del secolo scorso, fatto proprio dalla politica agraria fascista, censurato nel dopoguerra e di recente riscoperto sotto altri nomi dalle politiche di sviluppo e coesione rivolte a rendere i territori montani abitabili, produttivi e sicuri. Un tornante decisivo di questa storia è quello della formulazione dell'art. 44 della Costituzione, dove l'aggettivo "integrale", riferito alla bonifica, venne cancellato, presumibilmente perché era stato un cavallo di battaglia della propaganda mussoliniana. In questo modo però, ci fa notare Gaspari, veniva meno lo stretto rapporto tra le due parti dell'articolo 44, come se i "provvedimenti a favore della montagna" del secondo comma fossero l'unico disposto riguardante la montagna e come se il "razionale sfruttamento del suolo", "la bonifica delle terre" e quanto prescritto nel primo comma non si riferissero anche alla necessità di intervenire sulle condizioni produttive della montagna stessa. Equivoco gravissimo, perché ha favorito e giustificato la successiva visione della montagna come territorio handicappato, inaugurando così la stagione delle politiche assistenzialiste che la equiparavano ad altri territori svantaggiati, ai quali infatti venne poi estesa l'applicazione delle leggi per la montagna.

Seguendo la dettagliata analisi storica di Gaspari veniamo a sapere che il dibattito su lasciare che la montagna si spopoli oppure riabitarla ha attraversato tutto il secolo scorso prima e dopo la parentesi fascista, coinvolgendo non solo tecnici ed economisti famosi come Arrigo Serpieri e Manlio Rossi-Doria, ma anche politici di primo piano come Francesco Saverio Nitti, Luigi Sturzo, Filippo Turati, Angelo Omodeo, Giuseppe Medici e Palmiro Togliatti. Si va da un'idea di montagna come serbatoio di risorse forestali e di energia idroelettrica (Nitti, Turati), a visioni un po' più aperte, ma fondamentalmente pessimistiche, favorevoli a "un certo spopolamento della montagna" (Rossi-Doria), fino a quelle del Segretariato



la narrazione

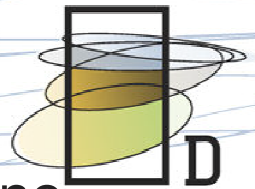
per la Montagna (Sturzo, Serpieri) che nel secondo dopoguerra puntava a uno sviluppo agro-silvo-pastorale, alla promozione degli usi civici collettivi e che raccomandava di non dimenticare “le strette correlazioni esistenti tra bonifica del piano e quella del monte”. Rimane allora da capire perché questa visione propria di autorevoli esponenti del mondo cattolico e della Dc (come Giuseppe Medici che negli anni del “miracolo economico” fu a più riprese ministro) non si sia tradotta in nessuna politica capace di creare in quegli anni qualche alternativa all’esodo massiccio e all’abbandono delle terre.

Infine devo segnalare un altro aspetto fondamentale di questa storia, tuttora di grande rilievo, quello relativo al Sud dell’“osso” e della “polpa”, dove la questione montana si intreccia con la più generale questione meridionale, generando problemi specifici, diversi e più gravi rispetto a quelli delle montagne centro-settentrionali

Giuseppe Dematteis

Art. 44 Costituzione *Al fine di conseguire il razionale sfruttamento del suolo e di stabilire equi rapporti sociali, la legge impone obblighi e vincoli alla proprietà terriera privata [c.c. 840], fissa limiti alla sua estensione [c.c. 846] secondo le regioni e le zone agrarie, promuove ed impone la bonifica delle terre [c.c. 857], la trasformazione del latifondo e la ricostituzione delle unità produttive; aiuta la piccola e la media proprietà(1).*

La legge dispone provvedimenti a favore delle zone montane(1)



Un ricordo di Giovanna Zangrandi

di Giuseppe Mendicino

Prima staffetta partigiana, poi scrittrice, nel 1946 decise di costruire un rifugio alpino: l'Antelao. La difficile vita di una donna libera e caparbia, con un'indomabile passione per le montagne, la libertà e la scrittura.

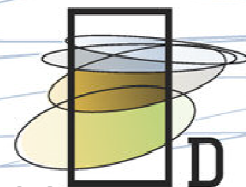


Il vero nome della Zangrandi è Alma Bevilacqua, nasce nel 1910 a Galliate nel bolognese, dopo la maturità classica si laurea in chimica a Bologna. La passione per la montagna e l'alpinismo la spinge a lasciare la pianura e ad accettare un lavoro di insegnante di scienze a Cortina d'Ampezzo.

Delle Dolomiti ama profondamente le valli e le montagne, nel tempo libero scia e arrampica: nel corso degli anni salirà le cime della conca d'Ampezzo ma anche la Torre dei Sabbioni e il Campanile di Val Montanaia. Non riesce però a instaurare buoni rapporti con gli ampezzani: è una ragazza colta ma poco attraente e molto franca nei giudizi, il suo rapporto con la gente di Cortina sarà sempre di reciproca diffidenza, a volte di aperta ostilità.

Dopo l'8 settembre entra nella Resistenza svolgendo per 18 mesi il ruolo di staffetta, nome di battaglia Anna: si muove con tutti i mezzi possibili, specie la bicicletta, come una "soldatessa dei pedali", macinando a volte decine di chilometri in un sol giorno, nel Cadore e tra le Marmarole. Corre molti rischi e lo sa: le staffette scoperte e catturate vengono seviziate, per farle parlare ma anche per mera crudeltà.

Dopo la guerra fonda la rivista Val Boite e lavora per qualche mese come giornalista, poi si lancia nell'avventura di costruire con pochi manovali un rifugio alpino e di condurlo in proprio: a 1.796 metri, presso la Sella Pradònego, non lontano dal monte Antelao, da cui prenderà il nome. Il luogo è uno di quelli della sua guerra partigiana e il rifugio è un sogno che aveva accarezzato proprio durante la Resistenza, immaginandovi un futuro insieme al comandante partigiano di cui era innamorata, Severino Rizzardi, ucciso dai tedeschi il 26 aprile del 1945. Da quella sella si vedono le Marmarole, le cime del lontano Comelico, i bastioni argentati dell'Antelao. Intorno boschi di larici e abeti rossi, inframezzati da ontani e betulle. Tanta la fatica per costruirlo, tante le salite dalla valle con una gerla sulle spalle piena di viveri e materiali, ma dopo qualche anno Giovanna capisce che l'impresa più ardua è gestirlo: il rifugio è in una posizione panoramica sì, ma per gli scalatori è troppo lontana dalle vie alpinistiche dell'Antelao e per gli escursionisti non è agevole raggiungerlo. Così, nel 1951 lo cede al CAI di Treviso, che lo ge-



la narrazione

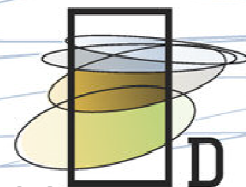
stisce tutt'ora. Nei primi anni Cinquanta inizia a impegnarsi con convinzione nel mestiere di scrittrice, continuerà però per tutta la vita a svolgere lavori manuali e di fatica. I successi e i riconoscimenti letterari, soprattutto per libri come "I Brusaz" (premio Deledda), "Il campo rosso" (premio Bagutta) e "I giorni veri", diario dei suoi 18 mesi nella Resistenza, non serviranno a darle serenità economica.

Proprio nel libro autobiografico "Il campo rosso", che richiama nel titolo una distesa di papaveri, racconta l'avventura della costruzione del rifugio, un vero e proprio azzardo per una donna, nel 1946. Lo stato d'animo di quel tempo lo spiega lei stessa in un racconto, "La guerra è finita": «Giorni strani, come una convalescenza dopo una malattia di anni; difficoltà ad immaginare, a inserirsi in una vita normale e civile, a dimenticare o superare lo choc di morti e drammi, dolore cocente o altri sentimenti esasperati». Tra le pagine trovano posto l'entusiasmo e il desiderio di creare qualcosa di nuovo e di solido, ma anche flashback delle paure e delle sofferenze della guerra tra le montagne, e la delusione per le tante speranze de "I giorni veri" infrantesi nel primo dopoguerra. Se il suo libro più compiuto è quest'ultimo, "Il campo rosso" è quello scritto con maggiore originalità di stile: in apparenza diretto e spoglio, contiene richiami alla letteratura del verismo e anche alla letteratura americana, Hemingway soprattutto, scoperta in quegli anni.

Giovanna Zangrandi muore nel 1988, dopo molti anni tormentati dalla malattia, il morbo di Parkinson che le impedisce sempre più di scrivere, e da serie difficoltà economiche. Dopo il successo nel 1963 de "I giorni veri" e la ripubblicazione de "I Brusaz" nel 1966, per molti anni i suoi libri non vengono ristampati. Il più semplice da recuperare è proprio "I giorni veri". La nuova edizione del 1998 contiene una prefazione di Mario Rigoni Stern, un autore che si spese con generosità per stimolare la conoscenza delle scrittrici, donne spesso valutate con diffidenza dall'editoria: basti pensare alla sua bellissima prefazione ai racconti partigiani di Tina Merlin, che fu decisiva per la loro pubblicazione ("La casa sulla Marteniga", 1993) e all'invito rimasto inascoltato, all'Einaudi a pubblicare le poesie di Dianella Selvatico Estense (poi stampate da Scheiwiller).

Una vita difficile quella di Giovanna Zangrandi, donna libera e caparbia, con un'indomabile passione per le montagne, per la libertà e la scrittura.

Giuseppe Mendicino



Bibliografia dei libri di Giovanna Zangrandi:

I Brusaz, Mondadori, 1954 (ristampato dallo stesso editore nel 1966)

Orsola nelle stagioni, Mondadori, 1957

Il campo rosso, Ceschina, 1959

I giorni veri 1943-1945, Mondadori, 1963 (ristampa Le Mani, nel 1998; IBSN editrice nel 2012)

Anni con Attila, Mondadori, 1966

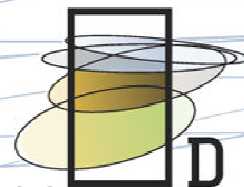
Il diario di Chiara, Mursia, 1972

Racconti partigiani, Nuovi sentieri, 1975 (in 110 copie insieme a una incisione di Augusto Murer e una prefazione di Mario Rigoni Stern)

Gente della Palua, Nuovi sentieri, 1976

Racconti partigiani e no, La Tarantola, 1981

Silenzio sotto l'erba, Nuovi sentieri, 2010



Uno sportello per vivere e lavorare in montagna

di Maurizio Dematteis

Città metropolitana e Università di Torino si uniscono per attivare il servizio di sportello “Vivere e lavorare in montagna”. A sostegno di imprenditoria, lavoro e insediamento abitativo nelle aree montane delle Valli Pellice, Chisone e Germanasca.



La Città metropolitana di Torino ha richiesto all'Università la collaborazione per accompagnare un servizio di sportello denominato “Vivere e lavorare in montagna”. Si tratta di un servizio gratuito che consiste in un percorso di “mentorship, networking e matching”, ovvero di ottimizzazione tra i servizi pubblici e privati di accompagnamento esistenti, al fine di aiutare potenziali nuovi abitanti a dare gambe ai loro progetti di vita in montagna.

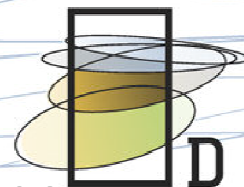
L'attività di sportello per il momento è stata attivata in remoto, attraverso video conferenza, ma non appena sarà possibile si prevede di organizzare un vero e proprio ufficio presso la sede della Città metropolitana di Torino, in corso Inghilterra 7, presso l'esistente Sportello Informa-“Mettersi in proprio” (Mip).

Lo sportello aiuterà gli interessati nuovi montanari ad organizzare incontri mirati sui territori di interesse con gli attori locali, e nel caso questi intendano avviare attività d'impresa, ad entrare nel programma Mip.

Gli interessati saranno inoltre aiutati, sulla base dei risultati del loro businessplan, da alcuni service provider di InnovAree, per eventuale richiesta di credito (Banca Etica, Banca Alpi Marittime, Per-Micro) e per l'indirizzamento dell'attività imprenditoriale nella direzione dell'innovazione sociale.

L'iniziativa di sportello ha le radici nell'ambito del Progetto “InnovAree” - promosso da Accademia Alte Terre, Collegio Carlo Alberto, Uncem, SocialFare e finalizzato a sperimentare un servizio integrato per promuovere lo sviluppo socialmente innovativo delle zone montane e delle aree interne del Piemonte, connettendo la “domanda di montagna” di soggetti a vocazione imprenditoriale con l'offerta di servizi dedicati.

L'iniziativa “Vado a vivere in montagna” (attiva da febbraio 2018) ha consentito a chi voleva sviluppare un progetto di impresa nelle terre alte del Piemonte di usufruire di un servizio gratuito di mentorship, networking e matching con enti interessati a supportare, attraverso strumenti di credito, micro-credito e finanza etica, progettualità in queste aree; tale servizio si è trasformato nel 2019 in



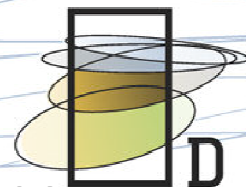
la narrazione

“Vieni a vivere in montagna”, enfatizzando il ruolo delle “valli accoglienti” piemontesi nel costruire percorsi fattivi di inserimento socio-lavorativo ed imprenditoriale di nuovi abitanti permanenti. Il servizio ha raccolto in pochi mesi un centinaio di richieste di persone che, a vario titolo, vogliono spostarsi in montagna, non necessariamente con la prospettiva di creare impresa, ma anche con la semplice esigenza di cambiare residenza (e progetto di vita) mantenendo, o provando a trasferire in montagna, l’attività lavorativa attualmente svolta.

Nel 2019 la Città metropolitana di Torino aderisce al Protocollo d’Intesa “Vieni a vivere in montagna” per sostenere e promuovere lo sviluppo strategico, economico e sociale di iniziative e attività innovative di rilevanza sociale, tese a favorire lo sviluppo locale, la coesione e la qualità sociale del territorio montano metropolitano. Il protocollo è finalizzato a sviluppare un approccio integrato verso l’erogazione di servizi di orientamento e supporto all’imprenditoria, al lavoro e all’insediamento abitativo, con un primo terreno di sperimentazione nelle aree montane delle Valli Pellice, Chisone e Germanasca, che coniughi sostenibilità economica e coesione sociale dei territori. A contribuire alla costruzione di un percorso multidimensionale di accoglienza rivolto a quanti intendano stabilirsi in modo permanente nelle aree montane, al fine di sviluppare attività imprenditoriali sostenibili o comunque per inserirsi nel mercato lavorativo locale, in relazione all’offerta del territorio. A creare sinergie e complementarità, mettendo a disposizione reciproca, in relazione alle finalità del Progetto InnovAree, le competenze, il network e l’expertise maturato. Infine a promuovere e dare visibilità alle attività congiunte attraverso strumenti di comunicazione di rete, nonché organizzare eventi e momenti di incontro di approfondimento.

Maurizio Dematteis

Info: montagna@cittametropolitana.torino.it



#IoRestoInMontagna

di Giulia Cutello

Chi e come vengono descritti i contorni dell'immaginario montanodurante il lock down? #IoRestoInMontagna è un diario digitale collettivo rivolto a chi abita, fa vivere, ha scelto la montagna per trascorrere la propria quotidianità durante la quarantena.



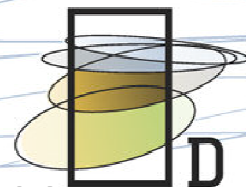
Mi chiamo @Sara Maino e aderisco volentieri a questa iniziativa inviando un disegno realizzato da me nel mese di marzo 2020. Non vivo propriamente in "montagna", ma in un paesino alle pendici di Monte Velo, nel Comune di Arco, a 140 mt slm.

A Monte Velo sono molto legata perché vi ho trascorso tutta la mia infanzia. E lassù, a metri mille, ancora mi reco per stare bene: lì ritrovo lo sguardo che si apre verso le catene delle Dolomiti Occidentali, respiro meglio, la mente si distende. Non potendomi muovere, come tutti, in questo periodo, io quella visione me la sono immaginata.

E l'ho trasferita in questo disegno, che ho creato con petali di fiori primaverili, carboncini ritrovati tra gli ulivi, nelle brevi passeggiate consentite nelle vicinanze della mia abitazione. A me questo tempo ha regalato la scoperta di una nuova risorsa interiore: il disegno, che continuo a praticare quotidianamente.

«Rimaniamo distanti oggi per abbracciarci con più calore, per correre più veloci domani. Tutti insieme ce la faremo», l'11 marzo scorso il premier Conte concludeva così il suo discorso annunciando la "Grande Reclusione". L'OMS (Organizzazione Mondiale della Sanità), lo stesso giorno, dichiarava ufficialmente il COVID-19 una pandemia. La soluzione? Il distanziamento fisico. Il motto? #iorestoacasa!

Il contagio è apparso imparziale, ma il virus si è mostrato fazioso in base ai territori in cui si è diffuso, generando effetti diversi in ciascuno di questi. In pochi giorni le città si sono rivelate i principali focolai della pandemia, mentre le aree interne e montane si sono mostrate come luoghi adeguati a garantire la salubrità pubblica. L'immobilità residenziale e il distanziamento fisico hanno fatto nascere profonde riflessioni sull'abitare i luoghi urbani e sul ri-abitare quei luoghi che per anni sono stati relegati ai margini dei dibattiti e delle politiche pubbliche e che, anche per questo, sono stati progressivamente abbandonati. Così, d'un tratto, la "sospensione domestica" sembra aver cambiato la percezione comune dello spazio e creato i presupposti per la costruzione di nuovi immaginari non



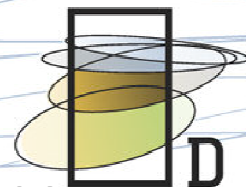
la narrazione

solamente abitativi, ma soprattutto di vita. La bassa densità di popolazione, la possibilità di vivere a contatto con la natura, di accedere e riscoprire economie di prossimità e filiere corte, ovvero la presenza di vuoti spaziali, economici e culturali, sono divenuti elementi che nel contesto pandemico hanno aumentato il fascino delle aree montane e marginali, facendole diventare meta e sogno di rifugio per molti.

Allora ci siamo chiesti: chi e come vengono descritti i contorni dell'immaginario montano? Qual è il modo in cui si è parlato di queste aree durante il lock down? Da una parte, chi scriveva dai contesti urbani titolava "Via dalle città, nei vecchi borghi c'è il nostro futuro", restituendo un'immagine salvifica e romantica allo stesso tempo delle aree marginali; dall'altra, chi vive o si occupa da anni di questi territori ha colto l'occasione per costruire alleanze, rimettere al centro del dibattito il rapporto sbilanciato tra pianura e montagna, centro e periferia, ponendo le basi per una riflessione sul ruolo da attribuire alla montagna e alle aree interne al di là del coronavirus. Così i margini sono tornati al centro del dibattito pubblico e mostrano adesso tutto il loro potenziale innovativo, prima sconosciuto ai molti, per lo sviluppo sostenibile dell'intero Paese.

In questi mesi si sono moltiplicati i contenuti dedicati alla montagna, tra questi quello di due giovani è diventato virale. Luca è uno dei gestori del rifugio Paraloup in valle Stura (provincia di Cuneo), Simone è un fotografo. Durante il lockdown insieme hanno creato un video denso di parole e immagini per condividere col mondo un'emozionante riflessione sulla montagna. Luca ci ricorda che «La montagna è la gente che la vive ogni giorno». Riprendendo questa affermazione, nell'ambito del progetto Montagne Vitali, abbiamo lanciato l'iniziativa #IoRestoInMontagna: un diario digitale e collettivo rivolto proprio a chi la abita, a chi la fa vivere, a chi ha scelto la montagna per trascorrere la propria quotidianità durante la quarantena. L'idea è quella di dare (o restituire) voce a questi territori che sono spesso descritti senza essere ascoltati, allo scopo di acquisire una prospettiva diversa da quella urbano centrica attraverso cui troppo spesso vengono raccontate e viste le terre alte. Abbiamo lasciato spazio alle persone che ne rappresentano l'essenza, chiedendo ai partecipanti al progetto (e non solo) di raccontarci quali sono state le principali difficoltà, ma anche i piccoli vantaggi che chi vive in montagna ha potuto godere durante questo periodo del tutto eccezionale. Qui alcuni stralci del nostro diario:

«La cosa più bella, sembra banale, è la natura e il contatto con essa. La stupenda stagione che è la primavera, anche con qualche suo capriccio di vento o di pioggia, ti tiene vivo, attivo e ti motiva ad andare avanti, ma anche al godere dell'oggi e di tutte le cose nuove che rinascono ogni giorno»



la narrazione

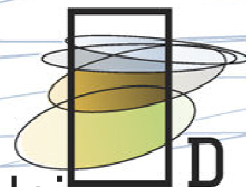
«Avere un piccolo negozio e una farmacia a due passi da casa. Nella mia comunità ci sono anche piccole aziende che portano a casa i loro prodotti»

«Apro la finestra e davanti vedo solo montagne, verde e natura. Sentire il ruscello che scorre sotto casa e mi tranquillizza, vedere gli animali. Tutto scorre. So che in città si sentono continuamente ambulanze ».

«Il volontariato, lo spirito imprenditoriale nonostante la quasi assenza di aiuti, la vista dalla mia finestra che ho più tempo di ammirare»

Giulia Cutello

Guarda la pagina: <https://bit.ly/39h6cge>



la cura delle Alpi

a cura della Commissione Internazionale
per la Protezione delle Alpi-Cipra



Eurovignetta: l'Unione Europea rinvia

di Francesco Pastorelli

L'Eurovignetta doveva far pagare salato il pedaggio alle merci sulle autostrade che attraversano le Alpi, secondo il principio del "chi inquina paga". Ma è stato deciso di non decidere, rinviando le scelte a fine settembre.

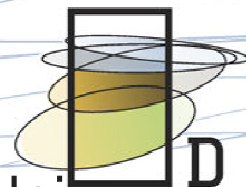
La Direttiva Eurovignetta prevede la possibilità da parte degli stati membri di far pagare delle maggiorazioni di pedaggio per l'utilizzo di determinate autostrade. Si tratta di uno strumento fondamentale in chiave di internalizzazione dei costi dei trasporti ossia per applicare il principio di causalità "chi inquina paga" e ridurre l'impatto del trasporto, rendendo economicamente competitive le modalità meno inquinanti. Oggi, infatti, viene preferito il trasporto su gomma in quanto economicamente più competitivo, ma in realtà ciò accade perché gran parte dei costi esterni non viene presa considerazione. Costi come ad esempio i danni alla salute e il cambiamento climatico, causati dal trasporto su gomma.

Una proposta per rendere più incisiva la Direttiva - e considerare in tal senso tutti i costi esterni - doveva essere discussa ad inizio giugno dai Ministri dei Trasporti europei. Purtroppo è stato deciso di non decidere rinviando le scelte in merito alle modifiche della Direttiva Eurovignetta a fine settembre. In questo modo si rinvia anche la possibilità di agire sul traffico di transito, riducendo le emissioni e favorendo il trasferimento modale. La regione alpina è fortemente colpita dal traffico di transito che avviene in gran parte su gomma. Nel 2019 al Brennero sono stati misurati 2,47 milioni di passaggi di TIR, con un aumento del 1,94% rispetto al 2018. Il 55% di tutte le merci che attraversano le Alpi transitano per il Brennero con conseguenti livelli di inquinamento molto elevati in entrambi i versanti.

Purtroppo inquinamento atmosferico e acustico, anche se sono calati nella fase emergenziale del Covid -19, torneranno ad aumentare mettendo a rischio la salute della popolazione tanto nelle valli alpine e lungo i grandi assi di transito quanto nelle grandi aree urbane.

Cipra Italia - facendo proprio un documento di posizione elaborato dalla Cipra Internazionale - assieme alle organizzazioni ambientaliste si è rivolta alla Ministra dei trasporti De Micheli per chiedere che la direttiva includa tutti i costi esterni (protezione del clima, della salute, della natura e dell'acqua), confermi la possibilità di applicare maggiorazioni di pedaggio in aree sensibili come le Alpi o le regioni densamente popolate e che i pedaggi debbano essere



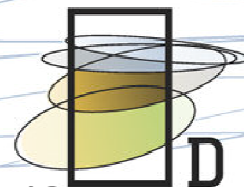


la cura delle Alpi

riscossi sempre in funzione dei chilometri percorsi, applicando così il principio di causalità "chi inquina paga" (<https://bit.ly/2CWUZpi>). Richieste che non sono dettate soltanto dalle attuali esigenze di protezione del clima e della salute, ma sono anche coerenti con gli impegni assunto dall'Italia, dagli altri Stati alpini ed dall'Unione Europea nella Convenzione delle Alpi e nei relativo Protocollo trasporti.

Il timore è che dietro il rinvio del provvedimento (che verrà esaminato a fine settembre sotto la presidenza tedesca dell'Unione Europea) ci sia la volontà politica da parte di alcuni paesi di voler affrontare i problemi del traffico di transito dando priorità ad una soluzione tecnologica (nuovi autocarri a basse emissioni di CO2) trascurando l'esigenza – primaria a nostro avviso – di ridurre il traffico pesante e trasferirlo dalla strada alla ferrovia al fine di tutelare aree sensibili come i corridoi di transito alpini e le aree densamente abitate.

Francesco Pastorelli



i luoghi della cultura

a cura del Progetto Alcotra Corpo Links Cluster



Andiamo 2020

di Marcella Rodino

Torna ad agosto 2020 il festival italo-francese ANDIAMO del progetto Corpo Links Cluster, tra Valle di Susa, Chisone e le valli francesi intorno a Chambéry.



L'estate 2020 di Corpo Links Cluster, il progetto finanziato dal programma europeo Alcotra, prende nuovamente quota con il programma della seconda edizione di ANDIAMO!, un festival artistico italo-francese frutto della collaborazione tra i partner di progetto: il Teatro Stabile di Torino - Teatro Nazionale/Torinodanza festival, Malraux scènenationale Chambéry Savoie, Associazione Dislivelli di Torino e Université Savoie Mont Blanc. Uniti.

“ANDIAMO! #2” è l'ultimo capitolo di un percorso iniziato due anni fa che ha visto nascere spettacoli in montagna, poi approdati nei migliori teatri e festival d'Italia e non solo. I due versanti delle Alpi, tra Chambéry e Torino, sono diventati in questi anni un unico grande territorio di spettacolo.

Nell'edizione 2020 di ANDIAMO! gli spettacoli si svolgeranno tra la Maurienne, Chambéry, Susa e Fenestrelle e saranno rivolti come sempre ad un pubblico amante dei festival pluridisciplinari, dove la danza si fonde con la cultura e la storia locali, dove i ricordi escono dai musei e dai castelli per fondersi armoniosamente con le attività outdoor sul territorio.

Queste le date del Festival:

Il calendario complessivo:

20 agosto, Chambéry, Les Charmettes, dalle ore 20,00

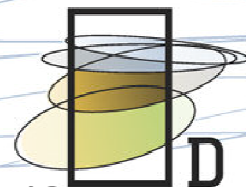
Philippe Decouflé e Damien Chazzelle

VIVALDI E LA LA LAND

Vivaldis di Philippe Decouflé è stato realizzato in un paesaggio splendido di montagna in primavera in Savoia, quando la roccia è ancora innevata e i fiori cominciano a spuntare nei prati.

Personaggi dai colori vivaci danzano sulla musica di Vivaldi. E poiché siamo installati nei giardini della casa di Jean-Jacques Rousseau, il fascino continua con il film premio Oscar e sempre magico, La La Land.

**CORPO
LINKS
CLUSTER**



i luoghi della cultura

*21-22 agosto, Saint-Alban d'Hurtières, Lac des Hurtières, ore 17,30
e 24 agosto, Valloire, Terrain de Golf des Verneys, ore 17,30*

Olivier Debelhoir

UNE PELLE

L'idea è molto semplice: 4 tende da campeggio, un cavo da 45 metri e un albero lunghissimo. Un incendio si forma alla base e Olivier Debelhoir e il suo complice Anthony Breurec iniziano la loro salita. Sono spaventati. Si scambiano vecchie storie e progetti imminenti. La spedizione avanza, parola per parola, passo dopo passo con l'obiettivo di salire fino a toccare il cielo!...

22 Agosto, Susa, Anfiteatro Romano, dalle ore 17,30

Simona Bertozzi

PASSAGES appunti coreografici

Un gioco tra gravità, orizzonti, visioni, profondità.

La serie di appunti coreografici si dispiega nello spazio tra apparizioni e fughe.

Ciò che lega le azioni non è solo l'orizzonte visionario del dialogo tra i corpi ma la ricerca condivisa di diversi livelli e criteri di postura. L'inclinazione verso la gravità diviene esperienza di attesa, di veduta e migrazione.

(ore 17:30)

Cristina Kristal Rizzo

ECHOES danze trasparenti

L'anatomia del corpo è materia sensibile che attraversa un tempo, un'esistenza con la semplicità di un respiro: Raising and Falling.

Si tratta dunque d'impegnare il corpo, costituirlo in una materia, la carne del corpo e la genetica, l'eredità di tutti i corpi per non smettere di respirare.

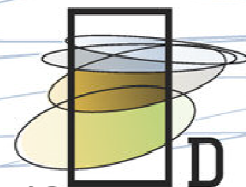
Sono danze trasparenti queste, attorno alle quali si può ruotare come in ascolto di un eco lontano passeggiando sul bordo estatico di una montagna.

(ore 18:15)

Michele Di Stefano

VERTIGINE (Bermudas_Loop)

Michele Di Stefano con la sua compagnia MK è stato un assiduo frequentatore del progetto Corpo Links Cluster, Vertigine_Bermudas_loop è pensato come omaggio ad un festival e ad un territorio che hanno regalato al gruppo l'emozione irresistibile dell'ascesa in montagna. Un moto perpetuo di corpi che grazie ad un sistema ri-



i luoghi della cultura

goroso e razionale di movimenti, crea un campo energetico di rara intensità.
(ore 19:00)

25 agosto, Aussois, Stadio di calcio (Fort Marie-Christine), ore 17,00

Rachid Ouramdane

LES TRACEURS

Una proposta artistica incentrata sul fascino suscitato dal volo, seguendo la camminata aerea di Nathan Paulin, specialista di alto livello, accompagnato da acrobati al Fort Victor Emmanuel.

Una proiezione di punti di vista del luogo e dei paesaggi fa eco ai ritratti intimi di queste personalità. Si instaura una forte relazione tra questi artisti atleti ed acrobati e il circostante ambiente maestoso.

Con Airelle Caen, Hamza Benlabied, Yamil Falvella, Lörice Fouche-reau, Peter Freeman, Jean - Camille Goimard, Nathan Paulin, Belar San Vicente, Seppe Van Looveren.

Partenza navette gratuite dallo stadio di calcio. Accesso possibile a piedi.

27 agosto, Saint-Colombandes-desVillards, Vallées des Villards, Plan d'eau, ore 18,00

Marco D'Agostin

FIRST LOVE

First Love è una performance che reinterpreta la competizione più famosa

della campionessa di sci di fondo Stefania Belmondo, medaglia d'oro nel 2002 ai Giochi Olimpici di Salt Lake City dopo una rimonta formidabile. Ha fatto sognare l'allora giovane sciatore, poi diventato coreografo, Marco D'Agostin. Uno spettacolo sotto forma di dialogo tra pratiche apparentemente distanti come quelle dello sport e dell'arte, accompagnate da una riflessione sul superamento di se stessi.

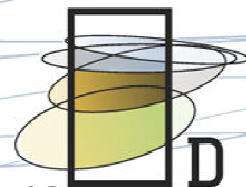
Mercato dei produttori locali, possibilità di catering in loco o picnic.

29 Agosto, Forte di Fenestrelle, dalle ore 17,30

Marco D'Agostin

FIRST LOVE

Chiesa San Carlo



i luoghi della cultura

La prima edizione di VERTIGINE per il programma Corpo Links Cluster è iniziata nel giugno del 2018 a Pragelato con una residenza di Marco D'Agostin che ha guidato in un laboratorio i giovanissimi atleti dello sci club di fondo locale. First Love ha aperto e chiuderà la programmazione in quota nell'anno conclusivo del questo progetto ALCOTRA, dopo aver girato il mondo.

Ritroviamo dunque i frammenti del grido d'amore per lo sci di fondo, la danza, la montagna e per l'idolo di un allora giovanissimo atleta per la grande campionessa Stefania Belmondo.

(ore 17:30 e 19.45)

Marco Chenevier

CONFINATI DAL PARADISO/STUDIO

Zona Padiglioni Ufficiali

Dopo una residenza e un laboratorio con i giovani dello sci club Sestriere, uno studio dal titolo Purgatorio, presentato a Torino, nasce a Fenestrelle, nel corso di una residenza artistica, Confinati dal Paradiso, un lavoro strutturalmente non finito e non finibile, nato nella sospensione e che della sospensione farà la sua poetica. All'interno di un cubo metallico e attorno ad esso, giocando con differenti materiali e diverse trasparenze, ombre e corpi aneleranno il Paradiso da cui siamo stati confinati.

(ore 17:30 e 19.45)

Rachid Ouramdane

LES TRACEURS

Piazza d'Armi

LesTraceurs propone la traversata del cortile del Forte di Fenestrelle da parte di Nathan Paulin, grande atleta titolare di numerosi record di slackline che sarà accompagnato da un film di Jean-Camille Goimard. Azioni e testimonianze visive e sonore che immergeranno il pubblico nel cuore della pratica della sua disciplina. Il coreografo RachidOuramdane organizza con grazia i gesti atletici rendendo visibile ciò che è più sensibile e che è nascosto dietro i gesti straordinari di questi uomini speciali, atleti dell'estremo.

(ore 18:15)

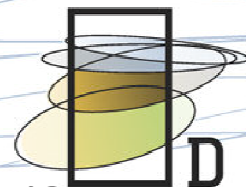
MONTE BIANCO DENTRO E FUORI

Conversazione tra montagna e letteratura

Incontro con gli scrittori Enrico Camanni e Sara Loffredi

Porta Reale

Due scrittori che hanno pubblicato da poco un libro ambientato intorno al Monte Bianco: nella nuova avventura di Nanni Settembrini,



i luoghi della cultura

Una coperta di neve di Enrico Camanni, il Monte Bianco è lo sfondo, l'ambiente in cui la storia si dipana. Il nuovo libro di Sara Loffredi, *Fronte di scavo*, si svolge all'interno del corpo granitico del Monte Bianco, all'epoca della costruzione del Traforo.

Letteratura e Natura a confronto dentro e fuori la montagna/simbolo delle Alpi.

(ore 19:00)

29 Agosto, Bonneval-sur-Arc, Office de tourisme, ore 11

Compagnie Phie

WILFRIED

Wilfried è una forma di danza che respira il suono della fisarmonica diatonica e dialoga con le canzoni e i richiami dei pastori. Questo incontro scolpisce il materiale coreografico e sonoro. Ed è anche una storia che viene raccontata ...

29 Agosto, Hameau de L'Écot, ore 13,30

Olivia Rosenthal

HISTOIRES D'UN LIEU

Scrittrice e drammaturga, Olivia Rosenthal si interroga sul rapporto tra uomo e mondo animale. Dopo aver seguito la vita dei pastori di Bonneval-sur-Arc per alcuni giorni, racconta le loro storie nel corso di una piacevole passeggiata.

Appuntamento alle 13:30 per una pausa caffè gourmet offerta prima della partenza.

29 Agosto, Montpascal, Chalet du Col duChaussy, ore 20,00

Philippe Decouflé

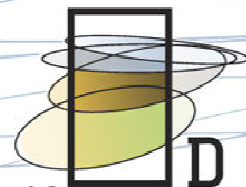
VIVALDIS

+ Morgane Moal

DE VALLÉES EN SOMMETS

Vivaldis di Philippe Decouflé è stato realizzato in un paesaggio splendido di montagna in primavera in Savoia, quando la roccia è ancora innevata e i fiori cominciano a spuntare nei prati.

Personaggi dai colori vivaci danzano sulla musica di Vivaldi. Segue la proiezione del documentario *De Vallées en Sommets* che ripercorre l'avventura particolare di Cyril Robert e la sua cavalla Kamaée nel cuore delle Alpi della Savoia nel mese di Luglio del 2017. Trenta giorni in autonomia per un viaggio di quasi 700 km e 24000 m di dislivello.



i luoghi della cultura

Possibilità di catering presso lo Chalet du Col duChaussy.

*30 Agosto, Mont Cenis, Maison franco-italienne, Fort de Ronce,
ore 10,30*

Silvia Gribaudi

TREKKING CHORÉGRAPHIQUE

Silvia Gribaudi, con i danzatori e gli acrobati del suo prossimo spettacolo, è in residenza artistica sul Mont Cenis, dove crea un percorso coreografico che parte dalla Casa franco-italiana per arrivare al Forte di Ronce. Una passeggiata danzante alla scoperta degli spazi del Mont Cenis.

Marcella Rodino

www.corpolinkscluster.eu

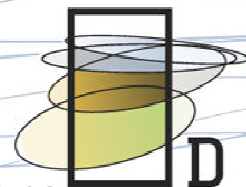


Interreg
ALCOTRA

Fonds européen de développement régional
Fondo europeo di sviluppo regionale



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



Il giallo prende quota

di Roberto Serafin

(gentilmente concesso da <http://www.mountcity.it>)

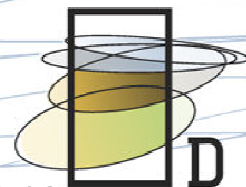
Enrico Camanni, “Una coperta di neve”, Mondadori 2020, 295 pagine, 16 euro

Nuova avventura di Nanni Settembrini tra il Bianco e la Val Venosta. Enrico Camanniracconta di una valanga, di un cane e di due donne risolte.



Nuova avventura, la quarta, per Nanni Settembrini guida e soccorritore del Monte Bianco, personaggio immaginario uscito dalla penna dello scrittore e alpinista Enrico Camanni. Nel nuovo libro l'azione si sviluppa tra il Bianco e la Val Venosta. “Una coperta di neve”, questo il titolo, è nelle librerie nella collana dei Gialli Mondadori. In questo thriller d'alta quota Camanni, tra i più prolifici scrittori di montagna, giornalista, alpinista, intellettuale raffinato, racconta di una valanga, di un cane e di due donne risolte. Delle valanghe Settembrini ha imparato un'unica cosa: sono un capriccio di neve senza spiegazione, ed evitarle è questione di secondi. Sembra confermarlo anche la telefonata che riceve il primo giorno d'estate: dal Monte Bianco si è staccato un seracco, e gli alpinisti scampati alla morte sostengono che altri non sono stati altrettanto fortunati. Settembrini e la sua squadra trovano effettivamente una donna sepolta e viva per miracolo, ma c'è un dettaglio inquietante: la sopravvissuta ha una corda legata in vita e all'altro capo della fune non c'è nessuno. Che cosa è successo? Quali segreti ha trascinato con sé la slavina? Purtroppo, la donna esce dal coma senza alcun ricordo di sé e di che cosa l'ha portata lì: tocca a Settembrini cercare le risposte e svelare il mistero sepolto sotto la muta coperta di neve...

Il giallo di Camanni s'inquadra in un filone che sembra prendere piede. Da qualche tempo sugli scaffali delle librerie il thriller d'alta quota viene infatti considerato dagli addetti ai lavori la premessa per discrete tirature. Una boccata d'ossigeno per un'editoria considerata di nicchia. L'impressione è che rappresenti un modo per attirare, rimescolando le carte, lettori interessati all'editoria di montagna che però non si negano, al tempo stesso, il piacere offerto dalla lettura di romanzi a forti tinte. Se Camanni si è da tempo rivelato un maestro in questo genere letterario, non vanno dimenticati due altri autori che hanno saputo collocare appassionanti colpi di scena sullo sfondo di scenari alpestri a loro familiari. A Franco Faggiani (IdeaLibri) si deve la serie del “Comandante Colleoni”,



da leggere

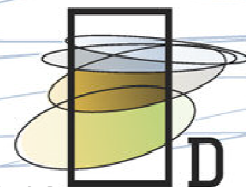
funzionario decisamente atipico del Corpo Forestale, protagonista di storie a ritmo sostenuto che coinvolgono una serie di personaggi altrettanto stravaganti, compresi una ex moglie norvegese, un pel-lerossa canadese e un tassista fuori di testa. Ad Alberto Paleari, alpinista, romanziere, saggista, autore di importanti guide escursionistiche e di arrampicata, si deve invece un thriller uscito a suo tempo nella collana dei Licheni (Priuli&Verluccha editore). Intitolato "Volevo solo amarti", il romanzo instilla elementi rosa in un contesto "noir". Una guida alpina di origine italiana trasferitasi a Chamonix è alle prese con una misteriosa cliente, enigmatica femme fatale, che sconvolgerà completamente la sua vita. La definizione di thriller d'alta quota in questo e in altri casi può essere letta come un'etichetta puramente indicativa: istinti, amore, odio, sete di vendetta s'impossessano di qualunque essere umano sia ad alta quota sia a livello del mare. Sta nell'abilità degli autori scegliere uno sfondo piuttosto che un altro ed esaltarne le attrazioni che può esercitare per il lettore.

Roberto Serafin

Info:

www.librimondadori.it/libri/una-coperta-di-neve-enrico-camanni/

www.enricocamanni.it



da leggere



Manifesto per riabitare l'Italia

di Maurizio Dematteis

Domenico Cersosimo e Carmine Donzelli (a cura di), "Manifesto per riabitare l'Italia", Donzelli Editore 2020, 239 pp, 19 euro.

Un volume diviso in tre parti: il Manifesto per riabitare l'Italia, i commenti e 28 parole chiave per aiutare chi vuole includere i margini al centro.

MANIFESTO PER RIABITARE L'ITALIA

Con un dizionario di parole chiave
e cinque commenti di
Tommaso Montanari
Gabriele Pasqui
Rocco Sciarrone
Nadia Urbinati
Gianfranco Viesti

a cura di
Domenico Cersosimo
Carmine Donzelli

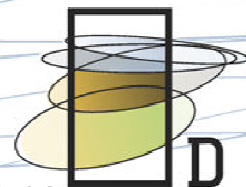


Donzelli



L'uscita nel 2018 del volume "Riabitare l'Italia", a cura di Antonio De Rossi, ha suscitato un interesse e un dibattito così intensi nel nostro Paese da spingere l'editore Donzelli a continuare a lavorare lungo il solco ormai tracciato di problemi, risorse e prospettive delle Aree interne italiane. Solo pochi anni fa era considerato un tema di nicchia, per addetti ai lavori, ma oggi, come svela la fortuna avuta dal volume di De Rossi, i tempi sono maturi per fare il grande balzo, uscire dagli ambienti accademici per contaminare la parte di opinione pubblica interessata al tema. Riabitare l'Italia diventa così un'associazione, e si avvia, con il Manifesto per riabitare l'Italia, secondo volume, speriamo, di una lunga serie, a tirare la volata verso un itinerario di "conoscenza e condivisione civile".

Il volume, a cura di Domenico Cersosimo e Carmine Donzelli, è diviso in tre parti: un "Manifesto per riabitare l'Italia. Invertire lo sguardo, partire dalle aree marginalizzate", cinque commenti di Tommaso Montanari, Gabriele Pasqui, Rocco Sciarrone, Nadia Urbinati e Gianfranco Viesti, e 28 parole chiave a cura di altrettanti specialisti della materia, tra cui il Presidente dell'Associazione Dislivelli per la voce Montagna.



da leggere



Viaggio per rifugi

di Enrico Camanni

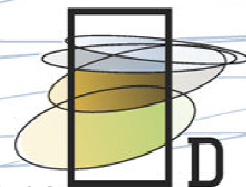
Roberto Dini, Luca Gibello e Stefano Girodo, “Andare per rifugi”, Il Mulino, 144 pagine, 12 euro

Una volta il rifugio era la casa degli alpinisti, un luogo iniziatico, austero e carico di premonizioni, oggi è solo una casa comune, ma speciale che più non si può. Ecco il viaggio per conoscerli.



I rifugi sono sentinelle e molte altre cose: crocevia di incontri, posto di riparo, punto di arrivo e partenza, centro di interpretazione, sfida architettonica e scuola di educazione e formazione. Oggi il rifugio è il simbolo dell'abitare e custodire i territori disabitati, eppure carichi di valenze naturali e sociali. Chi non li frequenta non se ne rende conto, ma nel rifugio nascono molti progetti e relazioni, non solo tra i compagni di cordata. Una volta il rifugio era la casa degli alpinisti, un luogo iniziatico, austero e carico di premonizioni, oggi è solo una casa comune, ma speciale che più non si può.

Roberto Dini, Luca Gibello e Stefano Girodo, architetti e alpinisti, animatori dei Cantieri d'alta quota, li pensano e li visitano da anni interpretandoli come testimoni della memoria storica e sfide di sostenibilità contemporanea. Con un racconto agile e piacevole ci accompagnano in un viaggio storico, geografico, alpinistico e architettonico attraverso i rifugi che hanno segnato il territorio e l'immaginario, dalle tenere costruzioni ottocentesche alle recenti “astronavi” di vetta. Perché il rifugio presidia la montagna, ma è luogo esso stesso.



da leggere

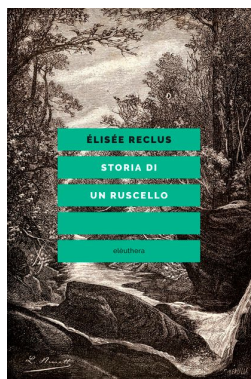


Storia di un ruscello

di AlyoshaMatella

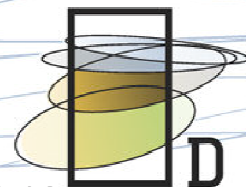
ÉliséeReclus, "Storia di un ruscello", Elèuthera, Milano 2020, 16 euro.

Il rapporto tra uomo e natura fondato su criteri di reciprocità, rispetto, e il diritto alla bellezza e alla scoperta, per opporsi alla voragine di valori scavata dalla società dei consumi che Élisée-Reclus rifuggiva.



ÉliséeReclus merita una menzione particolare nella galleria delle figure che, tra il XIX e il XX secolo, parteciparono alla nascita del movimento operaio e socialista nelle sue varie articolazioni. Geografo, vegetariano, ecologista ante litteram, militante anarchico e comunardo, Reclus, spinto dalla vorace curiosità intellettuale o costretto all'esilio e alla fuga, spese buona parte dei suoi anni viaggiando e "più spesso cambiando Paese che scarpe". Nel corso del tempo, lo studioso libertario mise le osservazioni dei diversi ambienti che si trovò a visitare a servizio di una geografia non esclusivamente "fisica" ma capace di mettere in connessione i diversi elementi su cui si fonda la disciplina odierna.

Nella sua ricchissima produzione occupano un posto speciale "Storia di una montagna" (Tararà Edizioni, Verbania, 2008) e la precedente "Storia di un ruscello", ristampata recentemente da Elèuthera, con i contributi di Marcella Schmidt di Friedberg e Francesco Codello. "Storia di un ruscello" è un'opera che -a oltre 150 anni dalla sua pubblicazione- conserva una freschezza rara e ci offre più di uno spunto fecondo per interrogarci sul nostro rapporto con la natura e con i saperi. Innanzitutto l'autore ci porta alla scoperta di un corso d'acqua, assunto come oggetto di ricerca nella sua dimensione quasi anonima, facendo scaturire dalla sua osservazione una ricostruzione straordinaria della storia del ciclo delle acque, definito da Reclus "immagine stessa di ogni vita" e al tempo stesso anticipazione di un nuovo ordine sociale. Nel suo accompagnarci lungo sorgenti, cascate e sponde e mettendoci di fronte ai fenomeni naturali nella loro concretezza, il geografo sovversivo impartisce una grande lezione che pone l'esperienza diretta a fondamento del sapere. Un sapere la cui costruzione vede protagonista l'individuo in formazione, soggetto attivo di produzione scientifica e culturale e non destinatario passivo di una trasmissione di conoscenze astratte e decontestualizzate. Le suggestioni che affiorano qui relativamente a percorsi formativi fondati sulla centralità del discente e sull'esplorazione dei diversi ambienti (na-



da leggere

turali e non solo) quali spazi educativi risultano particolarmente significativi oggi, soprattutto in riferimento alla imminente riapertura delle scuole successiva al lockdown.

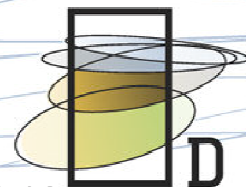
In un dibattito segnato da stucchevoli querelle su linee guida fumose, centimetri da togliere e aggiungere e simili, le parole di Reclus costituiscono un invito a spostare la discussione in direzione di una riflessione matura e compiuta sul senso dell'educazione nella fase attuale.

In questa cornice, la ricostruzione del tragitto di un ruscello diventa ricerca interdisciplinare e anticipatrice di temi e argomenti (biodiversità, inquinamento, sfruttamento selvaggio delle risorse, ecc.) che sono diventati oggetti di dibattito solo recentemente e alla luce dei danni di un modello di sviluppo dissennato.

Lungo il filo della narrazione, inoltre, troviamo importanti riferimenti a un rapporto tra uomo e natura fondato su criteri di reciprocità, rispetto e su quel diritto alla bellezza e alla scoperta che diventa oggi anche diritto alla pienezza del vivere contrapposto alla voragine di valori, significati e principi scavata dalla società dei consumi.

“Storia di un ruscello” è pertanto, per queste e altre ragioni che lascio al lettore il piacere di scoprire, un testo prezioso, ricco e suggestivo, percorso com'è da una forte tensione intellettuale e civile. Un atteggiamento, quello di Reclus, appassionato e autentico verso la realtà e il suo studio, innervato dalla convinzione profonda che “una montagna che mostra nevi e ghiacciai in pieno cielo al di sopra delle nuvole, una grande foresta in cui rimbomba il vento, un ruscello che scorre tra i prati, spesso hanno fatto più degli eserciti per la salvezza di un popolo”.

AlyoshaMatella



da vedere



Dai Nuovi mondi ad Amerigo

di Silvia Bongiovanni

Nasce “Amerigo – Cinema d’altri mondi”, una piattaforma di cinema online che mette a disposizione del pubblico, gratuitamente, i film che hanno partecipato in questi anni al Nuovi Mondi festival.

Dai Nuovi Mondi

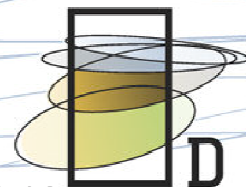
Otto anni fa a Valloriate, un paese di 80 abitanti in Valle Stura (Cuneo), nasceva il Nuovi Mondi Festival, il più piccolo festival di cinema di montagna del mondo. Nato come un Film Festival, non si è mai accontentato di essere una semplice rassegna di contenuti cinematografici: con ospiti di fama internazionale (per citarne alcuni: Messner, Guccini, Aklain Robert e Don Ciotti), spettacoli musicali, concorso documentari, workshop, talk, letteratura e avventure, il Nuovi Mondi valorizza i luoghi, le persone e i paesaggi della Valle Stura, vedendo nella cultura la base dello sviluppo locale delle aree interne.

Un patrimonio di immenso, dunque, quello accumulato dal Nuovi Mondi, che ha permesso al pubblico di esplorare luoghi remoti, montagne inaccessibili, paesaggi sconfinati ed essere spettatore di imprese coraggiose, di avventure straordinarie e di storie piccole e semplici: film provenienti da tutto il mondo che, purtroppo, non trovando una vera distribuzione cinematografica, scompaiono dopo un po' di tempo ed è quasi impossibile rivedere. Per questo motivo, in sede al progetto “Muovere le montagne verso Nuovi Mondi”, sostenuto dalla Compagnia di San Paolo con il bando Open Community, nasce oggi “Amerigo – Cinema d’altri mondi”, una piattaforma di cinema online che mette a disposizione del pubblico, gratuitamente, i film che hanno partecipato in questi anni al Nuovi Mondi festival insieme a film da altri mondi.

Al momento è disponibile una versione provvisoria (ma funzionante) di quella che sarà la piattaforma finale: l’uscita anticipata è dovuta alla volontà del Nuovi Mondi di superare i confini imposti dall’emergenza sanitaria e incominciare fin da subito il grande viaggio nelle case degli appassionati di montagna, di avventura, di cultura.

La versione ufficiale in arrivo nei prossimi mesi offrirà al pubblico una vasta scelta tra documentari, cortometraggi, lungometraggi e serie cinematografiche, organizzati in categorie che ricalcano quelle in cui sono stati suddivisi i film durante questi anni al festival, con qualche novità: dalla sezione Alpinismo che ripercorre storiche imprese ad alta quota alla narrazione di esperienze curiose nella sezione Panorami, dalle suggestioni di Culture dal mondo a scorci





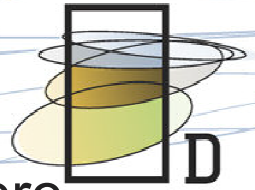
da vedere

di quotidianità montanara di Vita di montagna, fino a soddisfare gusti più di nicchia con la categoria Cinema industriale. Amerigo, inoltre, ospita l'Archivio cinematografico Paraloup, un prezioso tesoro di cinema a tema guerra e Resistenza in quota.

Il servizio è completamente gratuito, perché la cultura è un viaggio che va condiviso.

Silvia Bongiovanni, Kosmoki

Amerigo: <https://bit.ly/2E52c7c>



da vedere



Produzione creativa d'altura

Un documentario che parte dai vuoti culturali per indagare Dolomiti Contemporanee. Risultato? La produzione culturale e creativa non è una prerogativa esclusiva dei grandi centri urbani.



Il documentario, traendo spunto da un articolo scientifico di Pier Paolo Viazzo e Roberta Clara Zanini ("Approfittare del vuoto"? - Prospettive antropologiche su neo-popolamento e spazi di creatività culturale in area alpina), propone una riflessione su Dolomiti Contemporanee, realtà che dal 2011 opera nella regione dolomitica per valorizzare siti inerti, dall'elevato potenziale, creando spazi d'azione creativi in territori marginali, spesso trascurati dalla politica.

Un'indagine condotta dalla geografa milanese Silvy Boccaletti, in collaborazione con il fotografo lucano Francesco Mastrogiulio, con il supporto del Gruppo Terre Alte del CAI, attraverso interviste e immersioni audiovisive nel paesaggio contemporaneo veneto e friulano. Dal Nuovo Spazio di Casso (Provincia di Erto e Casso) a Progetto Borca, nell'ex Villaggio Eni di Corte di Cadore, alle pendici del Monte Antelao, passando per il Forte di Monte Ricco (Pieve di Cadore) e i siti industriali disseminati nel fondovalle bellunese.

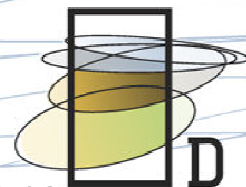
Nel video-racconto si alternano le considerazioni dell'antropologo Francesco Remotti alle esperienze degli attivatori del paesaggio dolomitico, tra cui Gianluca D'Inca Levis, ideatore e curatore di Dolomiti Contemporanee, Marta Allegri, artista e docente all'Accademia di Belle Arti di Venezia, Lorenzo Barbasetti di Prun, iniziatore del progetto Prometheus, e Romina Manarin.

Sebbene i protagonisti evidenzino prospettive diverse, la direzione verso cui convergono è la stessa: la produzione culturale e creativa non è una prerogativa esclusiva dei grandi centri urbani.

"Approfittare del vuoto. Il caso di Dolomiti Contemporanee" (Italia, 2019), regia e ricerca di Silvy Boccaletti con il contributo del Gruppo Terre Alte CAI, fotografia e riprese di Francesco Mastrogiulio, sound design di Sebastiano Fusaro.

Guarda il teaser: https://youtu.be/8jYa_HQMpn4

Guarda il documentario completo: <https://youtu.be/XCx-mWUEGbc>



Occitania italiana, un paradosso alpino

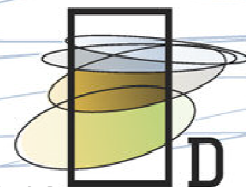
di Emiliano Negrini

Dall'abbandono delle terre alla possibile ricostruzione di una comunità attraverso un mito unificante.



Il 15 dicembre 2019 quattordici valli delle province di Cuneo, Torino e Imperia hanno festeggiato il ventennale dell'approvazione della legge 482/99 che ha inserito la lingua occitana tra i dodici idiomi storici presenti sul suolo italiano. La legge, richiamandosi all'articolo 6 della Costituzione che tutela le minoranze linguistiche, ha reso legale l'insegnamento della lingua e delle tradizioni culturali di minoranza nelle scuole del territorio, sostenendo iniziative per il suo rilancio. La sua approvazione è stata l'esito di mobilitazioni autonomiste che hanno accompagnato buona parte degli anni Settanta, spinte soprattutto dall'azione politica di François Fontan, fondatore nel 1967 del Movimento Autonomista Occitano che vedeva nell'antica lingua d'òc l'elemento unificante le quattordici valli.

Nei decenni seguenti la mobilitazione occitanista è stata compromessa da un forte spopolamento: Macra in val Maira è passata dai 1048 abitanti del 1901 ai 55 del 2010; Argentera in valle Stura è passata in un secolo da 912 a 78; Rittana in val Grana da 1411 a 140; Oncino in valle Po da 1699 a 81. Qualcosa è cambiato grazie al sostegno dalla legge 482/99: si sono infatti sviluppati un turismo e una cultura "di minoranza" che hanno reimpiegato anche gli stessi militanti occitanisti trasformandoli in ristoratori, rifugisti, musicisti, guide. Questi hanno avviato un'opera di recupero, reintroduzione e in alcuni casi anche di parziale creazione di un'identità occitana unitaria capace però di restituire un "noi" a una popolazione pressoché scomparsa e ai suoi figli e nipoti emigrati altrove. Simboli e iniziative culturali oggi sono diffusissimi sul territorio e in molti casi sono una presenza recente in cui però la maggior parte degli abitanti storici sembra riconoscersi. Anche se i tempi del Movimento Autonomista Occitano sono lontani se non tramontati per sempre, l'Occitania italiana regala una legittimità forte, disegnando un paesaggio alpino nuovo e allo stesso tempo antico, capace di generare un orgoglio di appartenenza diffuso e transgenerazionale che si afferma attraverso bandiere, simboli, feste, processioni, danze in piazza, musiche, iniziative culturali lontane dal semplice folklore per i turisti di Ferragosto. E in molti paesi, come per esempio a Ostanta in valle Po, la popolazione ha ripreso lentamente a crescere, trainata da un recupero urbanistico che ne ha fatto un esemplare laboratorio di architettura alpina contemporanea. Nuovi



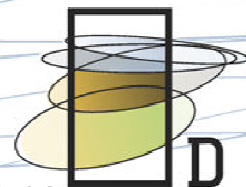
da vedere

montanari, spinti dal desiderio di allontanarsi dai centri urbani, di cambiare vita e forse anche dalle difficoltà seguite alla pandemia da coronavirus, sembrano oggi affacciarsi nelle quattordici vallate alpine dell'Occitania italiana.

E in tempi di "piccole patrie" e sovranismi il mito occitano può forse rappresentare una via diversa per ricostruire una comunità e restituire dignità a uno dei tanti territori "del margine" di cui l'Italia è composta, invertendo la tendenza all'abbandono delle terre. Un paradosso alpino.

Emiliano Negrini

Guarda la galleria fotografica: <https://bit.ly/30ygzMw>



The New Wild: Vita nelle terre abbandonate

di Christopher Thomson, traduzione Alessandra Cianelli

Un documentario che racconta abbandoni, vuoti culturali e i nuovi spazi “wild” senza presenza umana in montagna.



Il documentario “The new wild — Vita nelle terre abbandonate”, presentato in festival internazionali alla fine del 2017, è stato proiettato poi in Italia, Austria Germania e Svizzera, nei più grandi cinema metropolitani e nelle più minuscole sale di villaggi montani. Il film inizia dal futuro, già presente in alcune valli, quando qualcuno dalle città arriva in un borgo montano e nessuno è rimasto a raccontarne la storia. In questa prima parte del film si guarda quindi al significato dell’abbandono di questi luoghi anche per la città, e alla questione dell’appartenenza. La seconda parte esplora i nuovi boschi spontanei da cui questi borghi sono circondati, e la loro simmetria con la crescente necessità, nell’immaginario metropolitano, di spazi “wild” senza presenza umana. Infine, nella terza parte, il film indaga il modo in cui un singolo villaggio, nel tentativo di sopravvivere in mezzo a questi cambiamenti potrebbe assumere un significato molto più rilevante per noi tutti, ovunque viviamo.

Quel villaggio, dove ho vissuto 10 anni, ha ospitato Dislivelli nel contesto di festival culturali, ed è comparso in queste pagine così come il progetto del film (vedi link a sinistra). E’ quindi un piacere annunciare qui che il film è finalmente disponibile on-line, proprio ora, in questo tempo di cambiamento in cui sempre più gente ritorna a riflettere su come e dove viviamo. Durante le discussioni che hanno seguito le proiezioni abbiamo spesso parlato dell’importanza della diversità naturale, ma anche della diversità culturale. Questa diversità di pensiero e di stili di vita, come nel mondo naturale, potrebbe aiutare una società sempre più omogenea a sopravvivere ad eventuali shock economici o di altra natura. Abbiamo frequentemente guardato agli spazi rurali come parte del nostro passato, ma se questi “laboratori” indicassero anche una traccia per il nostro futuro?



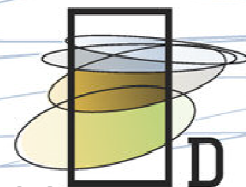
Rileggi l’articolo “Dordolla risorge a nuova vita” su [Dislivelli.eu](https://www.dislivelli.eu):

<https://bit.ly/3eWmuwl>

Film: <https://vimeo.com/ondemand/tnw>

Progetto: <https://www.christopherthomson.net/Afar-Italiano>

Il progetto The New Wild è una collaborazione con l’Università di Innsbruck, con il supporto della regione Tirolo, l’Alpenverein austriaca, EURAC Research Bolzano, CAI Comitato Scientifico Centrale: Gruppo TerreAlte, UNIKUM Klagenfurt, e Mountain Wilderness Svizzera.

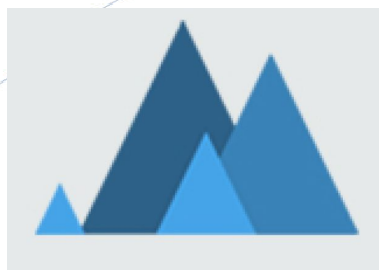


dall'associazione



Montagne attive il 18 settembre

Il Convegno Montagne Attive si terrà il 18 settembre on line, per motivi di sicurezza, dalle ore 9 e 30 alle ore 12 e 30. Gli iscritti riceveranno l'invito a collegarsi al webinar sul loro indirizzo mail.



I lavori di preparazione del Convegno Montagne Attive del 18 settembre 2020, organizzato dall'Associazione Dislivelli e dal Dipartimento Dist del Politecnico e Università di Torino, in collaborazione con Uncem Nazionale e Fondazione Montagne Italia, procedono spediti. I poster ricevuti sono oltre una trentina, centinaia le mail da parte degli interessati e un programma dell'incontro che è quasi ultimato.

Il Convegno, per motivi di sicurezza, il 18 settembre si terrà on line, dalle ore 9 e 30 alle ore 12 e 30, e gli iscritti riceveranno l'invito a collegarsi al webinar sul loro indirizzo mail.

I lavori saranno aperti da Giuseppe Dematteis e da Federica Corrado, per l'Associazione Dislivelli, e dalla Pro-Rettrice Patrizia Lombardi, per il Politecnico di Torino. Seguiranno gli interventi dei relatori, tra cui Marco Onida, funzionario europeo presso la Direzione Generale Ambiente della Commissione europea, e la discussione dei poster ricevuti, divisa in sessioni specifiche. Alla discussione parteciperanno alcuni specialisti sui temi della montagna, tra cui Marco Bussone (Presidente Uncem), Anna Giorgi (Coordinatore scientifico del CRC Ge.S.Di.Mont) e Maria Chiara Cattaneo (docente di Economia e Politica dell'Innovazione presso l'Università Cattolica di Milano).

Per iscrizioni e info: montagneattive@gmail.com