

03

Patrimonio materiale e immateriale, strategie per la conservazione e strumenti per la comunicazione

A CURA DI MARIA VALERIA MININNI E CORRADO ZOPPI



Società Italiana
degli Urbanisti



PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti

ISBN 978-88-99237-57-8

I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati
con licenza Creative Commons, Attribuzione -
Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0
Internazionale (CC BY-NC-SA 4.0)



Volume pubblicato digitalmente nel mese di maggio 2024

Pubblicazione disponibile su www.planum.net |

Planum Publisher | Roma-Milano

03

Patrimonio materiale e immateriale, strategie per la conservazione e strumenti per la comunicazione

A CURA DI MARIA VALERIA MININNI E CORRADO ZOPPI

ATTI DELLA XXV CONFERENZA NAZIONALE SIU
SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
TRANSIZIONI, GIUSTIZIA SPAZIALE E PROGETTO DI TERRITORIO
CAGLIARI, 15-16 GIUGNO 2023

IN COLLABORAZIONE CON

Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura - DICAAR
Università degli Studi di Cagliari

COMITATO SCIENTIFICO

Angela Barbanente (Presidente SIU - Politecnico di Bari),
Massimo Bricocoli (Politecnico di Milano), Grazia Brunetta (Politecnico di
Torino), Anna Maria Colavitti (Università degli Studi di Cagliari),
Giuseppe De Luca (Università degli Studi di Firenze), Enrico Formato
(Università degli Studi Federico II Napoli), Roberto Gerundo (Università degli
Studi di Salerno), Maria Valeria Mininni (Università degli Studi della Basilicata),
Marco Ranzato (Università degli Studi Roma Tre), Carla Tedesco (Università
Iuav di Venezia), Maurizio Tira (Università degli Studi di Brescia),
Michele Zazzi (Università degli Studi di Parma).

COMITATO SCIENTIFICO LOCALE E ORGANIZZATORE

Ginevra Balletto, Michele Campagna, Anna Maria Colavitti, Giulia Desogus,
Alessio Floris, Chiara Garau, Federica Isola, Mara Ladu, Sabrina Lai, Federica
Leone, Giampiero Lombardini, Martina Marras, Paola Pittaluga, Rossana
Pittau, Sergio Serra, Martina Sinatra, Corrado Zoppi.

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA

Società esterna Betools srl
siu2023@betools.it

SEGRETERIA SIU

Giulia Amadasi - DASTU Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

PUBBLICAZIONE ATTI

Redazione Planum Publisher
Cecilia Maria Saibene, Teresa di Muccio

Il volume presenta i contenuti della Sessione 03:

“Patrimonio materiale e immateriale, strategie per la conservazione
e strumenti per la comunicazione”

Chair: Maria Valeria Mininni

Co-Chair: Corrado Zoppi

Discussant: Barbara Badiani, Lidia Decandia, Adriana Galderisi,
Rosa Anna La Rocca, Giampiero Lombardini, Ida Presta

Ogni paper può essere citato come parte di:

Mininni M. V., Zoppi C. (a cura di, 2024), *Patrimonio materiale e immateriale,
strategie per la conservazione e strumenti per la comunicazione, Atti della
XXV Conferenza Nazionale SIU "Transizioni, giustizia spaziale e progetto di
territorio", Cagliari, 15-16 giugno 2023*, vol. 03, Planum Publisher e Società
Italiana degli Urbanisti, Roma-Milano.

8 MARIAVALERIA MININNI, CORRADO ZOPPI

Patrimonio materiale e immateriale, strategie per la conservazione e strumenti per la comunicazione

Gestione sostenibile di infrastrutture e servizi per lo sviluppo locale

15 LIBERA AMENTA, ANNA ATTADEMO, ROSARIA IODICE

Wastescape & Heritage: un complesso sistema di relazioni

23 DIANA CATALINA BARRERA AGUDELO

Ch'ixi. Subalternità e pratiche di divergenza nel territorio rurale andino

29 CAMILLA CANGIOTTI

Razionalità dei processi di transizione. I margini della laguna di Venezia nella cornice del Green Deal dell'Unione Europea

36 CAMILLA CANGIOTTI, SAMUEL FATTORELLI, MATTIA TETTONI

Infrastrutture dismesse e capitale territoriale. Prospettive di valorizzazione e riattivazione, il caso del treno delle Dolomiti

43 ANTONIO ALBERTO CLEMENTE

Biennale di Venezia 2023: il laboratorio del futuro tra architettura e letteratura

48 ANITA DE FRANCO

Progettare la possibilità. Primi appunti per un programma di ricerca

55 CATHERINE DEZIO, MICHELANGELO SAVINO

Geografie del Riconoscimento. Tra fragilità e valore in Veneto

65 ALESSANDRO GIACOMEL, DIANA GIUDICI

La pianificazione ciclabile come occasione di valorizzazione di paesaggi e patrimoni. Il caso del Piano regionale della mobilità ciclistica del Veneto

72 MICHELE MONTEMURRO, ILARIA GESUALDI, ROBERTA TENERELLI

Il paesaggio di lago: identità e caratteri del luogo lacustre

78 MICHELE MONTEMURRO, LUCIA STRAZIOTA

Il progetto *Green Waters Adventure* come occasione di valorizzazione e sviluppo territoriale

83 CHRISTIAN NOVAK
In bilico fra cultura e infrastruttura: la ciclovia della cultura Bergamo Brescia

90 ANNUNZIATA PALERMO, LUCIA CHIEFFALLO, SARA VIRGILIO
La “transazione turistica” come strumento di promozione del patrimonio culturale locale. Una revisione sistematica della letteratura internazionale

97 MIRIAM ROMANO
Nuove narrazioni dei territori. Mappe del patrimonio culturale - materiale e immateriale - per visualizzare scenari di sviluppo sostenibile

104 PIERO ZIZZANIA, SABRINA SACCO, LUIGIA CARROZZA, ILARIA PARLATO
La narrazione territoriale nei processi deliberativi di valorizzazione del patrimonio materiale e immateriale: enti del Terzo Settore a confronto

Politiche urbane tra spazi e comunità

113 ELISA AVELLINI, MARIALUCIA CAMARDELLI, IDA G. PRESTA
Percorsi percepiti come metodologia per lo studio dello spazio urbano. Applicazioni sul caso di Matera

120 PIERO CASACCHIA
Accessibilità e prossimità dei centri storici minori: progetti per il recupero, riuso e valorizzazione del patrimonio materiale e immateriale del centro storico di Sermoneta

126 SILVIA CRIVELLO, LUCA DAVICO
Il ruolo dell'arte pubblica contemporanea nella riqualificazione degli spazi urbani: il caso di 'Arte per strada Torino'

132 DIKSHA DODY
Le Case Medievali di San Matteo: un processo di rigenerazione del tessuto socioeconomico del centro storico di Palermo

140 GIULIA LUCIANI
BEST PAPER Patrimonio e sostenibilità nelle trasformazioni dei waterfront globali: il caso del Royal Seaport a Stoccolma

146 MARILÙ VACCARO
Tra patrimonio da preservare e tracce urbane da rivelare. Riflessioni sulla *rénovation urbaine* dei grands ensembles in Seine-Saint-Denis

Valorizzazione paesaggistica dei patrimoni naturali e culturali

- 153 MARIA ALDERA, ANDREA GRITTI, ANTONIO E. A. LONGO, MARCO VOLTINI
Paesaggi e tipi geografici. Verso un atlante operativo per l'Italia di Mezzo
- 169 NATALINA CARRÀ
L'anima dei luoghi e il patrimonio territoriale nei processi di innovazione sociale e culturale I modelli reticolari per la riattribuzione di valore dei centri minori
- 175 CHIARA CORAZZIERE, VINCENZO GIOFFRÈ
Dall'a-territorialità all'immaterialità: la progettazione integrata per il patrimonio culturale e il paesaggio del Mezzogiorno
- 180 LIDIA DECANDIA
L'Atlante delle Trasformazioni Alta Gallura: un sito per dare espressione all'immagine latente della città-natura
- 185 GIUSY PAPPALARDO
Patrimonio e paesaggi tra memorie e prospettive. Riflessioni su pratiche e politiche pubbliche nel Sud d'Europa
- 192 SUSANNA PISCIELLA
Transizione infrastrutturale del paesaggio italiano nell'era del cambiamento climatico e energetico, per il consolidamento del patrimonio architettonico nazionale. Nuove mitografie
- 198 DESIREE SALADINO
Luoghi, persone, storie. Le potenzialità delle mappe di comunità

Infrastrutture dismesse e capitale territoriale. Prospettive di valorizzazione e riattivazione, il caso del treno delle Dolomiti

Camilla Cangioti
Università Iuav di Venezia
Scuola di Dottorato
ccangioti@iuav.it

Samuel Fattorelli
Università Iuav di Venezia
Scuola di Dottorato
sfattorelli@iuav.it

Mattia Tettoni
Università Iuav di Venezia
Scuola di Dottorato
mtettoni@iuav.it

Abstract

Al fronte delle variazioni avvenute all'interno della disciplina urbanistica il contributo propone di "riaprire la questione" riguardante lo scenario, interrogandosi sulle sue componenti, in particolar modo quella temporale, per sperimentarne l'uso nello studio di un caso specifico. Viene indagato come la proiezione futura di un progetto di trasformazione permetta di studiare un territorio in modo trasversale, facendo da *medium* tra ricerca, pratica progettuale e amministrazione del territorio. Il lavoro riflette sui temi della transizione ecologica nella prospettiva di una comprensione del patrimonio depositato nel territorio. Assumendo gli indirizzi dei piani di ripresa, per rispondere alle sfide demografiche dei cambiamenti climatici e della sostenibilità ambientale, si riflette sulla conservazione del patrimonio territoriale, la sua gestione sostenibile e la valorizzazione del deposito fisico, naturale e culturale. Si propone una riflessione sulla riattivazione delle linee ferroviarie non più utilizzate. Il contributo ragiona sul possibile progetto di una nuova linea ferroviaria per "il treno delle Dolomiti", che prima della dismissione, collegava Calalzo di Cadore, Cortina d'Ampezzo e Dobbiaco, avviando processi di sviluppo e crescita economica consapevole, recuperando tracciati che percorrono paesaggi dal grande interesse storico-naturalistico.

Parole chiave: scenario, infrastructures, heritage

Lo strumento scenario: la variabile del tempo nella disciplina urbanistica

Nel contesto della disciplina urbanistica, per "scenario" si intende uno strumento di pianificazione, o una metodologia utilizzata, per esplorare e visualizzare diversi futuri potenziali o traiettorie di sviluppo per specifiche aree territoriali¹. Gli scenari sono strumenti utili a descrivere in modo qualitativo le logiche di sviluppo futuro dei territori, chiarendo quali siano le forze trainanti, i fattori chiave e gli attori. A differenza degli altri approcci orientati al futuro, come «previsioni, visioni e simulazioni» (Lindgren & Bandhold, 2009, p. 25), che richiedono una precisazione numerica, gli scenari esplorano una gamma di possibili esiti derivanti dall'incertezza, dall'evoluzione dei bisogni e delle mutazioni legate a fattori esterni – come il cambiamento climatico – fornendo un quadro flessibile capace di consentire aggiustamenti e adattamenti al variare delle circostanze. Sono fondamentali per la pianificazione a medio e lungo termine, in quanto non sono solo strumenti di "produzione di conoscenza" (Viganò, 2010) ma mezzo necessario per prefigurare situazioni ipotetiche, interamente coerenti sotto esplicite ipotesi (Marbach, Mazziotta, Rizzi, 1991) e capaci di formulare possibili linee evolutive del territorio.

¹ "On Scenario" è un programma promosso all'interno della Scuola di Dottorato dell'Università Iuav di Venezia dai dottorandi e dottorande dei cicli XXXVI e XXXVII dell'ambito di Urbanistica. Il programma prevede una serie di incontri durante l'anno accademico 2023, con la partecipazione di accademici e professionisti provenienti da diversi campi del sapere che indagano l'utilizzo dello strumento scenario nel proprio ambito.

Alla luce delle sfide imposte dall'emergenza climatica, la costruzione di scenari e di immaginari rispondenti alla domanda "What if..." aiuta a trovare possibili risposte alla necessità di visualizzare nel medio e lungo periodo, a partire dalla contemporaneità, scelte progettuali e processi decisionali con "vivide" ricadute nello spazio (Bozzuto, Costa & Fabian, 2008). Attraverso scenari alternativi, è possibile valutare potenziali benefici, svantaggi e compromessi di ogni processo decisionale messo in campo per anticipare e rispondere a sfide, opportunità e tendenze future. Lo scenario – come strumento – svolge quindi un ruolo essenziale nel progetto urbanistico: fornisce un approccio strutturato per immaginare e valutare i potenziali futuri, rendendo meno fragili, e quindi più resilienti, sostenibili e adattabili, interi territori. Secondo Bernardo Secchi (2002), in contesti dominati dall'incertezza il principale compito dell'urbanistica è di costruire, continuamente, nuovi scenari².

Gli scenari a lungo termine, nel contesto della progettazione urbana e dell'analisi ambientale o territoriale, sono spesso sviluppati per comprendere le implicazioni di diverse decisioni e tendenze. Sebbene fosse comune considerare scenari proiettivi al 2100 – come ad esempio gli scenari avanzati dall'IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*) sull'innalzamento medio dei mari – le sfide poste dal cambiamento climatico, e dai fenomeni estremi sempre più frequenti, e i rapidi cambiamenti in vari settori, come la tecnologia e la demografia, mettono in evidenza la necessità di elaborare scenari che guardino a un futuro meno remoto, al fine di attuare strategie di adattamento verso una nuova cultura territoriale. In questa cornice, l'Unione Europea ha adottato una serie di proposte per trasformare le politiche comunitarie in materia di clima, energia e trasporti, in modo da ridurre le emissioni nette di gas climalteranti entro il 2050, promuovendo la sostenibilità e un'economia più ecologica e resiliente. Questa iniziativa politica implica la definizione di obiettivi e l'adozione di decisioni, con un orizzonte di diversi decenni, consentendo una prospettiva a lungo termine per prefigurare cambiamenti significativi nell'uso del suolo, nelle infrastrutture e nei modelli di sviluppo urbano.

La componente dell'accelerazione

Paul Crutzen (2000) definisce l'Antropocene come una nuova era geologica, che si differenzia dalle precedenti per l'impatto decisivo dell'uomo sul clima e sull'ambiente. In breve tempo, l'influenza umana ha alterato radicalmente gli ecosistemi esistenti a un ritmo senza precedenti. Oltre all'esaurimento delle risorse e al continuo inquinamento prodotto, l'uomo ha modificato la composizione dell'atmosfera generando concentrazioni di gas serra con gravi rischi per la nostra civiltà globale. Lo studio di queste trasformazioni sempre più incombenti porta l'urbanistica, e gli studi territoriali, a formulare e descrivere scenari con orizzonti temporali differenti: alcuni di questi soggetti dalla componente dell'accelerazione³.

Il cambiamento climatico è diventato il fulcro dell'attenzione scientifica e mediatica a causa del crescente impatto e delle prove empiriche dei danni. Le ricerche hanno come oggetto, e mostrano in modo sempre più dettagliato, i cambiamenti avvenuti nella biosfera e gli scenari che potrebbero verificarsi senza un'inversione di tendenza. Ripercorrendo la storia della costruzione della biosfera in cui viviamo oggi, è possibile riconoscere numerosi modelli di razionalizzazione del territorio in base alle esigenze della società che lo ha reso tale. Il territorio non può essere considerato come un dato (Corboz, 1985), ma come il risultato di diversi processi all'interno di un quadro empirico essenziale per riconoscere i flussi, i nodi e i processi decisionali che lo hanno plasmato e caratterizzato. È utile recuperare la consapevolezza, attraverso una visione più ampia, che le sfide imposte dal cambiamento climatico hanno sempre fatto parte della formulazione delle linee evolutive dei territori e che oggi si fanno sempre più insistenti. Infatti i tempi di ritorno – ovvero il tempo medio in cui i fenomeni estremi come acque alte eccezionali, alluvioni, frane, tendono a ripetersi – negli ultimi anni sono divenuti sempre più frequenti, e continueranno ad accorciarsi se non si iniziano ad adottare fin da subito misure di prevenzione utili a salvaguardare il territorio. Analizzando le complesse interazioni nei meccanismi e nei criteri di scelta sociale nel mondo, è possibile riconoscere come l'ecologia sia uno dei fattori che più influenzano le decisioni collettive. Secondo Rifkin (2010) la società attribuisce sempre più valore intrinseco alla biosfera, dove solo la coscienza biosferica – assieme all'affiliazione collettiva ed empatica ad essa connessa – possono aiutarci ad affrontare le sfide di domani⁴.

² Secondo Bernardo Secchi (2002) il compito di architetti ed urbanisti è quello di sottoporre le "immagini" a una revisione critica, trasformandole in scenari.

³ In cinematica, l'accelerazione è una quantità vettoriale che rappresenta la variazione di velocità nell'unità di tempo. In generale, in fisica, il termine accelerazione può essere utilizzato in senso più ampio per indicare la variazione di velocità in funzione del tempo.

⁴ È necessario acquisire conoscenze biosferiche e costruire un'empatia globale il prima possibile per contrastare "la corsa contro un rullo compressore entropico in progressiva accelerazione chiamato cambiamento climatico" (Rifkin, 2010).

La transizione socio-ecologica ha imposto una profonda revisione in diversi settori, come produzione di energia, mobilità e gestione dei rifiuti. Si prevede che la produzione di energia aumenterà sempre di più la richiesta di materie prime, causando impatti ambientali significativi, tra cui perdita di habitat, erosione del suolo, inquinamento dell'aria e dell'acqua ed emissioni di gas serra. Questi hanno conseguenze di vasta portata sugli ecosistemi locali e, paradossalmente, contribuiscono al cambiamento climatico globale. Vi è quindi la necessità di operare non cercando di rendere più sostenibili le attuali modalità di sfruttamento, produzione e consumo, ma di integrare le strategie sostenibili già esistenti per un'alternativa radicale. Muovendosi verso un nuovo paradigma che rifletta non solo su nuovi progetti urbani e territoriali, ma specialmente sulla gestione sostenibile del deposito fisico, naturale e culturale che fanno del nostro territorio un ricco patrimonio da conservare e valorizzare.

Le Dolomiti verso Milano-Cortina 2026

Immaginari in cui la montagna è percepita come un serbatoio naturale di "natura" e *loisir* per le città in crescita inarrestabile (Dematteis, 2016) non sono più compatibili con la condizione attuale in cui viviamo. Il territorio montano è un contesto che a prescindere da eventi eccezionali, come le Olimpiadi che avranno luogo nel 2026 a Cortina d'Ampezzo⁵, avrebbe bisogno di essere ripensato alla luce delle sfide poste dall'emergenza climatica, attraverso uno scenario capace di interpretare specificità e contrasti.

L'evento olimpico, in questa cornice, sarebbe potuto essere un'opportunità per delineare una strategia che attraverso una serie di interventi riuscisse a costruire un supporto alle fragilità che caratterizzano i territori montani. Questi ultimi, da tempo, sono soggetti al degrado ambientale causato da fattori quali il turismo⁶, l'urbanizzazione, la deforestazione e i cambiamenti climatici⁷, e subiscono l'erosione del suolo, l'alterazione degli ecosistemi e la perdita di biodiversità⁸. Inoltre, la scarsità d'acqua e la sua gestione inefficiente, associata all'inquinamento causato dalle attività umane, minacciano l'equilibrio ecologico della regione. Le pratiche agricole tradizionali, come l'agricoltura e il pascolo, sono in declino a causa delle trasformazioni economiche e del cambiamento degli stili di vita. Questo porta al degrado del paesaggio e alla perdita di parte del patrimonio culturale e sociale. È necessario perciò tenere in considerazione che tutti questi fattori hanno contribuito ad un cambiamento delle economie locali, tramite processi esogeni (Debarbieux & Price, 2012). La pianificazione delle Olimpiadi non si inserisce in un contesto allargato, all'interno di scenari possibili che tengano in conto delle fragilità del territorio montano. Infatti i piani infrastrutturali per l'evento si concentrano sul potenziamento delle strutture esistenti e sulla costruzione di nuovi impianti per soddisfare i requisiti stabiliti dal CIO. Le azioni sono orientate ad un evento temporaneo, non vi è una strategia a lungo termine sensibile alle questioni territoriali e capace di operare in un contesto di transizione ambientale, di salvaguardare il deposito ambientale⁹ e di valorizzare il capitale fisico e culturale tramite una gestione sostenibile e radicale delle risorse. Il lavoro intende quindi illustrare come la pianificazione dell'evento olimpico sia un fattore di accelerazione dei processi e dei meccanismi di scelta territoriale, non capace di entrare in dialogo con una concezione scenariale. Il progetto delle infrastrutture per la mobilità, in particolare, rappresenta un interessante tema di approfondimento. Guardare al progetto viabilistico per l'accesso all'evento, e ciò che resterà alla fine dei giochi, fa emergere l'occasione mancata per affrontare una questione di cruciale importanza per il territorio del Cadore e delle Dolomiti.

⁵ Cortina d'Ampezzo, con Milano, è stata selezionata nel 2019 per ospitare i Giochi olimpici invernali del 2026

⁶ L'elevato volume di turisti sovraccarica le infrastrutture locali, crea inquinamento e mette sotto pressione i fragili ecosistemi.

⁷ L'aumento delle temperature, il cambiamento delle precipitazioni e il ritiro dei ghiacciai possono avere gravi conseguenze per gli ecosistemi, i sistemi idrologici e la stabilità generale della regione.

⁸ La costruzione di strade, stazioni sciistiche e altre infrastrutture a supporto del turismo e delle attività ricreative ha avuto un forte impatto sul territorio, una pianificazione inadeguata e uno sviluppo incontrollato possono portare alla frammentazione degli habitat.

⁹ Il sito naturale Patrimonio Mondiale UNESCO comprende nove differenti sistemi montuosi, selezionati per la loro importanza e il valore paesaggistico, geologico e geomorfologico.



Figura 1 | Il paesaggio delle Dolomiti Settentrionali. Fonte: Mattia Tettoni.

La Ferrovia della Dolomiti 1921-1964. Un patrimonio depositato

Indagando i diversi *layer* che compongono il territorio in analisi, è possibile rilevare una serie di tracce che comprendono dei depositi storici di importanti opere infrastrutturali dismesse. Queste tracce, attraverso una serie di operazioni, hanno oggi acquisito una nuova funzione e un nuovo valore simbolico. Il contributo propone una lettura interpretativa che consenta di ripercorrere la storia di una città o di un territorio, attraverso il confronto con i progetti e le idee attuali e del passato. Avanzando così un'indagine esplorativa e conoscitiva, a diverse scale, al fine di comprendere le possibili razionalità sottese ed i processi decisionali attuali e futuri (Secchi 2004).

La Ferrovia delle Dolomiti collegava le città di Calalzo di Cadore in Veneto e Dobbiaco in Alto Adige. Entrata in funzione nel 1921¹⁰, principalmente per scopi economici¹¹, per migliorare l'accessibilità alla regione dolomitica e promuovere il turismo. La linea si estendeva per circa 100 chilometri, attraverso valli, tratti in galleria e diversi viadotti, con una forte relazione con il paesaggio circostante. Costituiva il collegamento per le comunità più remote per accedere ai mercati, ai servizi e alle opportunità di lavoro nelle città vicine. Nonostante la sua importanza, la Ferrovia delle Dolomiti ha dovuto affrontare problematiche in termini di sostenibilità finanziaria e il calo del numero di passeggeri. I costi di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e la necessità di aggiornamenti significativi sono diventati sempre più onerosi, portando alla chiusura della linea nel 1964, a pochi anni dai primi Giochi Olimpici invernali ospitati a Cortina d'Ampezzo. Dopo l'interruzione dell'attività alcuni tratti della ferrovia sono stati smantellati, altri invece sono stati riutilizzati a scopo ricreativo per preservare il suo significato storico e culturale, valorizzandoli con percorsi ciclabili ed escursionistici. Il tratto di ferrovia interessato dalla principale opera di rigenerazione,

¹⁰ I lavori di costruzione iniziarono nel 1914, ma furono interrotti a causa della Prima Guerra Mondiale.

¹¹ Durante la sua attività ha dunque svolto un ruolo cruciale nello sviluppo economico e sociale della regione, facilitando il trasporto di merci e contribuendo alla crescita del turismo legato alle escursioni, lo sci e l'alpinismo.

oggi ospita la Ciclabile delle Dolomiti Calalzo-Cortina¹², un percorso ciclistico panoramico che si estende per circa 34 chilometri incontrando diversi elementi dall'alto valore culturale e storico.



Figura 2 | Il tracciato storico della Ferrovia delle Dolomiti. Fonte: Touring Club.

Sviluppare la mobilità attiva diffusa a partire dalla ferrovia

Una visione scenariale della strategia della viabilità per le Olimpiadi del 2026 avrebbe consentito di confrontarsi con un progetto complessivo capace di promuovere non solo strategie per rispondere alle fragilità ambientali, ma anche per ripensare il sistema della mobilità a partire dall'infrastruttura ferroviaria. La domanda di trasporto dispersa delle valli delle Dolomiti, avrebbe potuto trovare una risposta nella realizzazione di un sistema di trasporto integrato per il comprensorio di Cortina d'Ampezzo sfruttando eventualmente il tracciato storico. Un progetto connesso consente infatti di ridurre la *car-dependency*, diminuendo così le emissioni di inquinanti. Questo inoltre garantisce maggiore equità e inclusività, favorendo la mobilità collettiva in alternativa a quella privata, agendo sul cambiamento delle abitudini di trasporto di residenti e turisti¹³. La connessione alle reti per la mobilità attiva consente l'accessibilità diffusa del territorio circostante e contribuisce a soddisfare la riduzione del traffico automobilistico, richiesta dall'UNESCO al momento dell'iscrizione del comprensorio nella lista dei beni tutelati. La mobilità in treno, inoltre, può essere allacciata a un sistema integrato che prevede parcheggi scambiatori e altri mezzi di trasporto, bus navette a chiamata, collegamenti su fune¹⁴, treni dedicati e la rete ciclopedonale. In questo modo, il progetto seguirebbe gli orizzonti tracciati dalla Regione del Veneto, che attraverso il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, individua nelle ferrovie gli assi portanti del sistema infrastrutturale a cui connettere le dorsali del nuovo telaio ciclabile regionale. Gli effetti potenziali sarebbero quindi il

¹² Il tracciato è noto anche come Ciclabile delle Dolomiti. La Ciclabile fa parte di una più ampia rete di percorsi ciclabili nelle Dolomiti che si estende fino all'Alto Adige, offrendo opportunità di connettersi a itinerari ciclistici fino in Austria.

¹³ Così come in Val di Fassa in Alto Adige, è stato realizzato un collegamento ferroviario per l'accesso dei visitatori al fine di ottenere un miglioramento della qualità dell'aria.

¹⁴ Ulteriori connessioni potrebbero essere realizzate con le funivie o cabinovie connesse con il trasporto pubblico e altri impianti di risalita che consentono di raggiungere cime e altipiani. La loro riqualificazione a sua volta porterebbe dei vantaggi per destagionalizzare il turismo.

rafforzamento dell'offerta per il cicloturismo e per gli spostamenti sistematici dei residenti nei viaggi pendolari per lavoro o studio.

Alla riorganizzazione delle infrastrutture ferroviarie devono essere integrati diversi servizi e funzioni, secondo un approccio che segue la doppia natura *node* e *place* (Pucci & Lanza, 2021), lavorando quindi sull'accessibilità della stazione e sui rapporti con l'uso del suolo in quel determinato contesto. Nuovi progetti di stazioni devono, a loro volta, agevolare l'intermodalità, ad esempio, aumentando il bacino di utenza della stazione, diventando "stazioni del quotidiano", ovvero spazi di frequentazione dove trovare informazioni e servizi, e fungere da *hub* per l'ultimo miglio. Come nel caso delle velostazioni, luoghi dove gli utenti trovano diversi tipi di servizi, e viene promosso l'uso della bicicletta ed è possibile parcheggiare, riparare, noleggiare biciclette. Anche nel contesto preso in analisi, possono agevolare il pendolarismo multimodale bici-treno o bici-autobus, incoraggiando un maggior numero di persone allo *shift* modale, per utilizzare la bicicletta sia come mezzo di trasporto quotidiano sia per attività legate al tempo libero. Un progetto capace di ridefinire e migliorare le modalità e le combinazioni di trasporto, nonché la dotazione delle stazioni di luoghi di interscambio. Questi tipi di interventi agiscono sia sui nodi, cioè sulle stazioni, implementando servizi specifici in funzione delle potenzialità del contesto, sia sul miglioramento delle prestazioni delle connessioni: offrendo comfort, fermate diffuse, possibilità di trasporto di biciclette a bordo.



Figura 3 | Vélostation de la gare de Bulle, Svizzera. Fonte: Ville d'Aarau.

Dopo le olimpiadi, quale patrimonio?

Il caso delle Olimpiadi Invernali a Cortina rappresenta un'occasione mancata per pianificare un grande evento – e le trasformazioni del territorio a esso connesse – in modo da contribuire al raggiungimento della neutralità climatica auspicata dall'UE all'interno di cicli e tempi specifici.

Per quanto ospitare i Giochi porti con sé la possibilità di sviluppare e ammodernare le infrastrutture di un territorio, anche nel periodo successivo all'evento stesso, le trasformazioni operate sul territorio possono avere ricadute negative se non pianificate secondo una strategia di lungo periodo. La mancanza di piani di utilizzo *post-games* può portare ad avere strutture abbandonate e a uno spreco di risorse – oltre che di un'opportunità. Ospitare la manifestazione comporta costi significativi per la manutenzione delle strutture realizzate, talvolta sottoutilizzate o inutilizzate alla conclusione delle Olimpiadi. Pertanto è fondamentale pianificare le infrastrutture a uso dell'evento considerando le esigenze della comunità che le ospita, attraverso il loro coinvolgimento, al fine di sviluppare una strategia di trasformazione sostenibile. Le "città ospitanti"

devono considerare gli impatti a lungo termine, dare priorità alla pianificazione della *legacy* e garantire che gli investimenti olimpici contribuiscano al benessere e alla prosperità delle comunità locali al di là della manifestazione sportiva stessa.

Nella fase pianificatoria di questa tipologia di eventi è quindi necessario, attraverso un approccio multiscalare e trasversale, valutare gli impatti sul futuro attraverso scenari basati su un orizzonte temporale a più dimensioni. Questo consente una “transizione” dalla manifestazione superando l’organizzazione e la gestione della contingenza, utilizzando l’evento “straordinario” come occasione per ripensare un progetto di sviluppo, tutela, conservazione e gestione sostenibile del territorio montano.

Riferimenti bibliografici

- Bozzuto, P., Costa, A., Fabian, L., & Pellegrini, P. (a cura di) (2008), *Storie del futuro: Gli scenari della progettazione del territorio*, Q4, Officina Edizioni, Roma.
- Corboz, A. (1985), “Il territorio come palinsesto”, in *Casabella*, n. 516, pp. 22–27.
- Crutzen, P. J. (2006), The “Anthropocene”, in E. Ehlers & T. Krafft (a cura di), *Earth System Science in the Anthropocene*, Springer, Berlin-Heidelberg, pp. 13–18.
- Debarbieux, B. & Price, M. F. (2012), “Mountain Regions: A Global Common Good?”, in *Mountain Research and Development*, 32(1), pp. 8–11.
- Dematteis, G. (2018), “La metro-montagna di fronte alle sfide globali. Riflessioni a partire dal caso di Torino”, in *Revue de géographie alpine*, 106(2), pp. 201–226.
- Latour, B. (1987), *Science in action: how to follow scientists and engineers through society*, Harvard University Press, Cambridge.
- Lindgren, M., & Bandhold, H. (2009), *Scenario Planning. The Link Between Future and Strategy*, Palgrave Macmillan, Basingstoke.
- Marbach, G., Mazziotta, C., & Rizzi, A. (1991), *Le previsioni. Fondamenti logici e basi statistiche*, Rizzoli, Milano.
- Martens, K. (2017), *Transport justice: Designing fair transportation systems*, Routledge, New York-London.
- Pucci, P., & Lanza, G. (2021), “I servizi ferroviari regionali in ambiti periurbani: Politiche integrate trasporti-usi del suolo”, in A. Coppola et. al. (a cura di), *Ricomporre i divari: Polemiche e progetti territoriali contro le disuguaglianze e per la transizione ecologica*, il Mulino, Bologna, pp. 333–341.
- Rifkin, J. (2010), *La civiltà dell’empatia. La corsa verso la coscienza globale nel mondo in crisi*, Mondadori, Milano.
- Secchi, B., Viganò, P., Costa, A., Fabian, L. (2004) “Scenari retroattivi per il territorio di Modena: la storia si fa con i «se»”, in Mazzeri, C. (a cura di), *Per un atlante storico ambientale urbano*. APM Edizioni, Modena, pp. 21–26.
- Viganò, P. (2010), *I territori dell’urbanistica: Il progetto come produttore di conoscenza*, Officina Edizioni, Roma.

Sitografia

Best practices in den alpinen Skigebieten, disponibile su Arge Alp.

https://www.argealp.org/fileadmin/user_upload/Trentino/Projekte/italiano/Broschuere_Best_practices_in_den_alpinen_Skigebieten_it.pdf

Report Nevediversa

https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/Report-Nevediversa_2023.pdf

Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), disponibile su Regione Veneto, sezione Mobilità e Trasporti, Logistica, PRT Piano Regionale Trasporti.

<https://www.regione.veneto.it/web/mobilita-e-trasporti/piano-regionale-mobilita-ciclistica>

Secchi, 2002 Diario 10 / Progetti, visions, scenari. Planum association.

<http://www.planum.net/diario-10-progetti-visions-scenari-bernardo-secchi>

Strategia Complessiva di Gestione del Sito Dolomiti UNESCO, disponibile su Dolomiti Patrimonio Mondiale UNESCO, sezione Gestione del bene.

https://issuu.com/fondazione-dolomiti-unesco/docs/def_fd4u_scg_finale_rev20160401_i

Velostation: raccomandazioni per la pianificazione e l’esercizio, disponibile su Ufficio federale delle strade (USTRA) e Pro Velo Svizzera.

https://www.astra.admin.ch/dam/astra/it/dokumente/langsamverkehr/lv_m127_velostationen-empfehlungen-fuer-die-planung-und-umsaetzung-201.pdf.download.pdf/tl_d127_velostation-raccomandazioni-per-la-pianificazione-e-l-esercizio.pdf