Mobilità sostenibile in Val Tanaro

Antida Gazzola*

Abstract

A real regeneration of mountain areas passes through political and economic choices, public and private investments, cultural processes and the perceptions of the inhabitants about the natural and built environment, and social, historical and artistic values.

The article proposes the preliminary aspects of the "Val Tanaro" case study and the first results of a research aimed at analyzing the attitude of the inhabitants towards land projects and management, soft and sustainable mobility.

Parole chiave: territori montani, abitanti, valori, percezioni, mobilità sostenibile.

Keywords: : mountain areas, inhabitants, values, perceptions, sustainable mobility.

La valle del fiume Tanaro occupa una posizione di confine tra il Mar Ligure e la Pianura Padana, tra Liguria e Piemonte, tra paesaggi e culture del Mediterraneo e delle Alpi.

Le tre città più importanti della valle sono Ceva, Garessio e Ormea, ma tra loro molti insediamenti come Bagnasco, Priola, Nucetto, Trappa, Eca, Nasagò, punteggiano il territorio, caratterizzato da una pendenza considerevole tra i 387 m. altitudine di Ceva e 736 m. di Ormea. Nove comuni, Alto, Bagnasco, Briga Alta, Caprauna, Garessio, Nucetto, Priola, Perlo e Ormea fanno parte dell'Unione Montana Altavaltanaro, costituita il 14 marzo 2014.

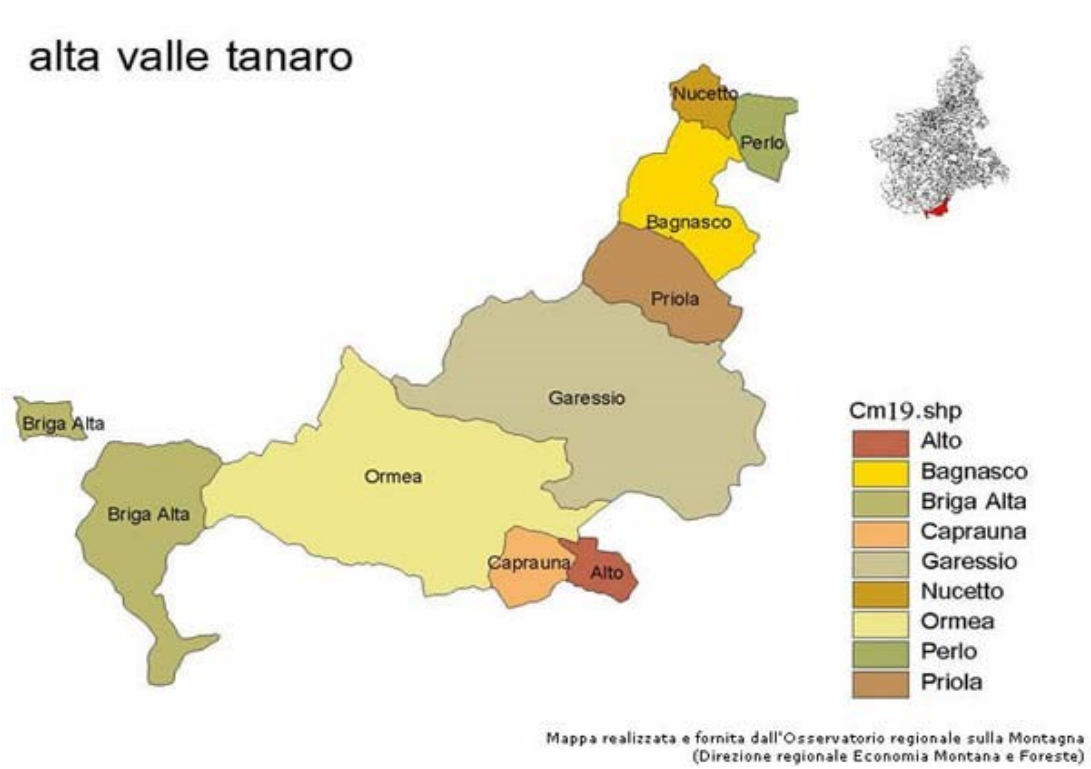

Figura 1- L'alta valle Tanaro

Alto e Caprauna appartengono idrograficamente al bacino del Mar Ligure e, insieme a Perlo, occupano una posizione più decentrata rispetto all'asse viario della statale 28 che percorre il fondovalle come lo faceva, fino a qualche anno fa, il treno Ceva-Ormea che potrebbe essere richiamato a un servizio quotidiano diventando un eccellente mezzo di mobilità alternativa a quella su gomma. Percorrere la valle sul trenino dall'una all'altra delle piccole stazioni è stata per anni un'esperienza amabile per i visitatori e una quotidiana opportunità per gli abitanti. Molti giovani, che non guidano ancora l'automobile o non ne dispongono, rimpiangono l'epoca in cui i loro genitori, quand'erano ragazzi, potevano muoversi comodamente utilizzando la ferrovia anche nei più innevati giorni invernali. Sulla sostenibilità del mezzo, se venisse riattivato, sussistono invece alcuni dubbi.

La ferrovia Ceva-Ormea, realizzata nel 1893, non fu collegata al Ponente Ligure (le si preferì la Cuneo-Ventimiglia) e, benché elettrificata tra il 1938 e il 1976, servì alle tradotte militari dirette in Russia e, dopo la seconda guerra mondiale, rimase dedita al solo traffico locale. Equipaggiata con il sistema di segnalazioni più moderno, oggi può funzionare solo con treni a trazione diesel o vapore. Dal 2012 al 2016 è stata completamente inattiva.

Figura 2 La ferrovia Ceva-Ormea

Dal 2016 il treno è utilizzato in pochissimi giorni dell'anno come attrattiva turistica, perdendo il significato e l'utilità di mezzo di trasporto destinato alla collettività locale.

La principale opposizione alla riattivazione del servizio passeggeri è basata sullo scarso bacino d'utenza e sul costo apparentemente più basso dei servizi su gomma. Come molte ferrovie costruite tra la fine dell'Ottocento e la metà del Novecento anche la Ceva-Ormea è considerata solo una ferrovia locale, senza valutarne seriamente l'opportunità d'integrazione nella rete ferroviaria ligure-piemontese e quindi nazionale.

Sono più di cento, in Italia, le ferrovie locali dismesse, una ventina sono passate alla gestione di Trenitalia. Una cinquantina sono in esercizio.

La ferrovia Ceva –Ormea si presterebbe anche ad attività commerciali e produttive nel settore forestale: il Comitato per la valorizzazione delle ferro-tranvie in Val Tanaro e nel Ponente ligure ha ipotizzato l'utilizzo della ferrovia per la filiera del legno anche grazie alla possibilità di riutilizzo dei piazzali ferroviari dismessi nelle stazioni di Bagnasco, Garessio, Nucetto, Priola, Ormea e Trappa, da recuperare per attività di raccolta, stoccaggio e selezione del legno. Il progetto denota la preoccupazione di conciliare aspetti economici e ambientali nel rispetto del patrimonio boschivo attualmente in parte degradato o abbandonato (Sibilla, 2010).

Non sembra che si sia prestata particolare attenzione a valutare il costo sociale (che ha anch'esso risvolti economici) della sostanziale disattivazione di uno dei tre assi portanti della valle che corrono in gran parte paralleli ma con funzioni e significati identitari differenti: il fiume Tanaro, la ferrovia e la statale 28.

Per quanto riguarda il treno, molte iniziative sono state avviate da cittadini sostenitori del mantenimento della linea ferroviaria, tuttavia non sembra essersi ancora sviluppata una determinante azione di rivendicazione.

Figura 3 Manifestazione a favore delle linee ferroviarie (fonte: M. Allamandola)

Ma, come è noto, le azioni sono precedute dalle percezioni individuali e collettive che poi saranno influenzate dai risultati delle azioni in un continuo feed-back.

Le percezioni a loro volta sono legate (Gazzola, 2011) alle caratteristiche sensoriali, cognitive e affettive, all'esperienza individuale e collettiva, alla memoria, ai ricordi. La comunicazione delle proprie percezioni attiva la formazione della percezione sociale che si basa, dunque, sulla somma di due processi derivanti da ciò che è percepito, composto dalle informazioni che riceviamo attraverso i sensi, elaborate attraverso i nostri sistemi cognitivi ed affettivi e dalla percezione interpersonale, influenzata dagli scambi relazionali in cui hanno parte la cultura di appartenenza, con i suoi valori, riti, stereotipi e pregiudizi, modificabili e modificati attraverso l'attività di comunicazione.

Gli elementi significativi di un territorio (materiali o immateriali) sono quelli a cui si àncora il senso di appartenenza che può generare radicamento, volontà di cura, spinta alla progettazione, alla rigenerazione, alla valorizzazione.

In Val Tanaro gli elementi materiali principali – possibili fonti di identificazione con il territorio – sono il fascio di assi che la percorrono (Tanaro, ferrovia, statale 28), l'acqua termale (nota dall'epoca dei Romani) e tutto il settore agroalimentare che comprende

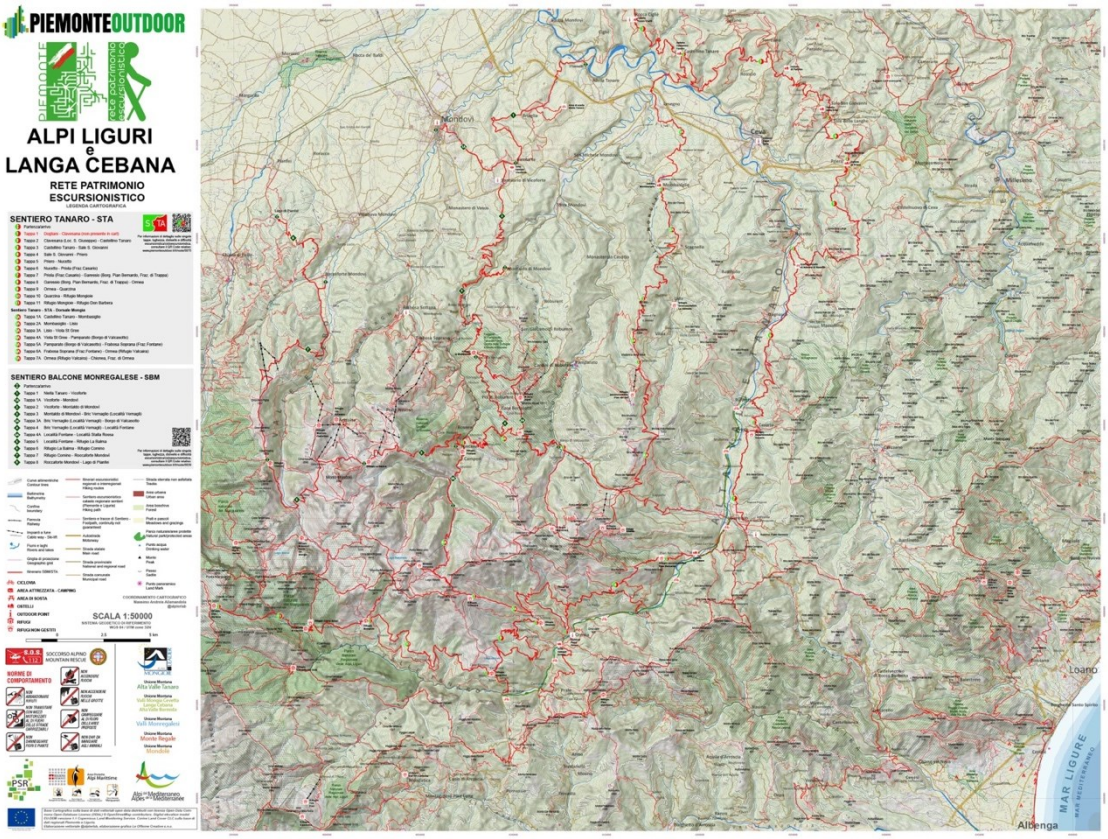

Figura 4 - La rete escursionistica in Val Tanaro (Fonte M. Allamandola)

peculiarità come le castagne, il grano saraceno, le rape, il formaggio, il miele, i piccoli frutti, i funghi e tutte le delizie gastronomiche che possono derivare dal loro utilizzo, prima tra tutte la cosiddetta "polenta saracena", piatto comune – con lievi differenze – a tutta la valle.

Un altro fattore non trascurabile è la risorsa costituita dall'ambiente naturale percorso da tempo immemorabile da sentieri alcuni dei quali sono tuttora agibili e utilizzabili dagli escursionisti[1].

La mobilità pedonale e ciclabile si potrebbe efficacemente coniugare con quella ferroviaria con un complessivo incremento dei vantaggi.

Tra i fattori immateriali ci sono sicuramente la storia e le tradizioni.

E' lecito pensare che qualunque componente sottratta a questo peculio tolga un'opportunità di lettura territoriale complessiva. Il treno ha una valenza materiale e simbolica importante. Il suo declassamento a giocattolo turistico è una perdita, quali che ne siano le motivazioni economiche. Il suo ripristino potrebbe costituire un progetto utile ed aggregante, in vista della costruzione di una strategia socioeconomica unitaria per tutta la Valle.

La Val Tanaro è stata anche attraversata da tutte le innovazioni macrosociali, macroeconomiche e tecnologiche della nostra epoca. Le comunità locali devono affrontare queste trasformazioni prendendo in considerazione processi di rigenerazione territoriale e programmi operativi che, per essere più efficaci, dovrebbero essere comuni o, almeno, frutto di un accordo.

In altre indagini in situazioni simili (Gazzola, 2007; Balletti, Gazzola e Ricci, 2011) è già stato notato che l'accordo tra le comunità non è solo il risultato della volontà, della previdenza e dell'impegno degli amministratori pubblici e degli stakeholder, ma anche del clima sociale che a sua volta, ha le sue radici nella cultura diffusa, nelle tradizioni, nella memoria, nelle esperienze individuali e collettive, nelle percezioni, nelle aspettative, nei desideri dei cittadini.

Un altro aspetto riguarda il modo in cui la popolazione guarda, dall'interno e dall'esterno del proprio luogo di residenza, la Valle che, per la sua collocazione geografica, costituisce, per certi versi, un caso di area periurbana quasi equidistante, come già si è accennato, dai centri metropolitani di Genova e Savona, sul versante ligure, e di Torino e Mondovì sul versante piemontese.

L'identità periurbana è definita da due posizioni apparentemente antitetiche: il rifiuto e l'imitazione della "città" (come categoria residenziale e produttiva) coesistono nella produzione di un nuovo spazio.

Spesso il suburbano è il luogo di residenza, mentre il polo urbano rimane il luogo privilegiato del mondo del lavoro. È tra questi due poli che viene costruita la biografia degli abitanti del periurbano, poiché è abbastanza raro che queste persone abbiano la possibilità di trovare un lavoro vicino al luogo di residenza. L'area peri-urbana è ancora carente dal punto di vista dell'offerta di occupazione, il che spiega il flusso quotidiano dei lavoratori (e anche degli studenti e degli acquirenti) tra quest'area e uno o più dei centri urbani più vicini.

Altre peculiarità possono essere facilmente osservate: il numero degli autoctoni sensibilmente elevato; l'invasione della campagna per uso urbano e, in genere, l'edificazione o la ristrutturazione più legate al fenomeno delle case secondarie che alla scelta di una residenza principale; case abbandonate, case vuote e imprese dismesse sono un fenomeno molto evidente; il ruolo dell'agricoltura rimane importante anche se, nella maggior parte dei casi, non è l'unica fonte di reddito della famiglia; l'area non è lontana da centri urbani altamente strutturati e attrezzati. Nel caso della Val Tanaro esiste un doppio livello di gravitazione: sui poli limitrofi (Savona, Imperia, Mondovì) per i servizi locali, su quelli più distanti (Genova, Torino) per servizi più complessi.

Un'altra peculiarità del periurbano è la sua differenza con il suburbano su almeno un aspetto: collocato tra due poli più o meno importanti ma, certamente, più densamente urbanizzati e definiti, si presenta come un interstizio mentre il suburbano, in generale, si ramifica da un polo e invade aree non urbanizzate, vale a dire appare come una sfrangiatura. Gli interstizi, per loro natura, sono più facilmente percepibili, memorizzabili, identificabili e sfruttabili di una sfrangiatura. Più che un paesaggio "ibrido" (Zardini, 1996), si tratta un paesaggio "composito", il che significa, implicitamente, articolato in parti. Perché queste parti diventino un'unità percepita come tale e gestita di conseguenza dalle collettività locali è necessaria una partecipazione attiva dei cittadini alle scelte amministrative e la partecipazione a sua volta dovrebbe poggiare sulla condivisione di conoscenze, iniziative, consultazioni, *empowerment,* strettamente legati alle peculiarità della cultura locale (Ciaffi, e Mela, 2010).

Peraltro le valli, se pure possono rispondere ai requisiti sopra ricordati per essere considerate territori periurbani, hanno caratteristiche peculiari per forma, relativo

isolamento dalle aree al di là dei monti, storia, cultura, dialetti. Va anche sottolineata la presenza dei centri minori che pur con tutti i limiti demografici ed economici conservano un'*imago urbis* di notevolissimo rilievo e chiaramente percepita dagli abitanti. Si configura quindi un periurbano particolare, punteggiato da identità urbane forti anche se di dimensione ridotte.

E questo è tanto più vero quando si tratta di zone di confine tra due o più Regioni o Stati. Questo pone la necessità e l'opportunità per le amministrazioni locali di favorire i contatti con l'esterno e di tutelare le specificità all'interno del territorio vallivo.

Da un'indagine sociologica ancora in corso condotta da CRAFTS (Centro studi urbani, territoriali e sociali) e patrocinata dall'Unione Montana Altavaltanaro si rileva una visione frammentata dell'Alta Valle, da parte degli abitanti, un atteggiamento contraddittorio nei confronti dell'esistenza o meno di fenomeni di campanilismo, una scarsa attenzione al ruolo attrattivo che potrebbe avere il Tanaro e anche la riattivazione completa del treno.

L'attenzione per i fenomeni socio-economici e ambientali appare spesso correlata a una valutazione autoreferenziale rispetto al luogo di residenza. In altri termini sembra evidenziarsi frequentemente l'assenza di una chiara appartenenza alla Valle da parte dei cittadini che tendono a vedere il territorio in una prospettiva puntuale (il Comune, il borgo) anziché complessiva. Bisogna tuttavia sottolineare che esistono associazioni culturali (come l'Associazione amici della Tanaria o il Centro Studi Garexium) che svolgono una lodevole attività di sensibilizzazione circa la necessità di azioni comuni e di una visione territoriale di insieme. Proprio per favorire questi ultimi aspetti CRAFTS ha organizzato un breve corso di formazione, gratuito e aperto a tutti, che si è svolto nel luglio 2018 a Garessio, nella Villa Gobbi, sede dell'Unione Montana Altavaltanaro. Lo scopo del corso era quello di rendere consapevoli i partecipanti dei modi in cui si possono conoscere e analizzare le caratteristiche sociali, economiche e culturali di un territorio avvalendosi di tecniche qualitative come l'intervista semi strutturata e le mappe spaziali cognitive. A questo fine il corso è stato articolato, secondo criteri di ricerca-azione, in una parte teorica e una parte applicativa in vista di una più ampia rilevazione sul campo che si conta di condurre su tutta l'Alta Val Tanaro per individuare le possibilità di valorizzare il territorio, i suoi beni paesaggistici, storici e cultuali, la sua tradizione agroalimentare, la struttura dei borghi e delle cittadine.

Una trentina di persone hanno partecipato al corso. Il numero è significativo se rapportato alla dimensione della popolazione della valle e a quanto è stato rilevato per

iniziative consimili in altri ambiti territoriali. Quattordici tra i partecipanti si sono dichiarati interessati alla prosecuzione dei lavori di indagine e dieci hanno accettato di condurre interviste semi-strutturate – che erano stati preparati a condurre durante il corso – prestando la loro opera in modo assolutamente volontario.

La ricerca – al di là delle finalità aggreganti – si propone di avviare la lettura e la valutazione delle forme e delle trasformazioni del territorio, il suo funzionamento, i servizi di cui è dotato, i criteri di accessibilità; il ruolo della pianificazione, dei progetti architettonici e della programmazione territoriale, le scelte dei decisori pubblici e privati; la struttura delle popolazioni che vivono sui territori presi in considerazione; le pratiche e i ritmi di spostamento; le modalità di accesso alla residenza e al posto di lavoro, la frequentazione dei servizi urbani (compresi quelli commerciali) e dei luoghi di svago; le caratteristiche delle rappresentazioni mentali dei territori frammentati o unitari, delle temporalità intra e inter-urbane; l'uso del territorio effettivamente inglobante i punti raggiunti negli spostamenti che fanno parte della vita quotidiana ("l'ameba fruizionale"); la valutazione delle modalità con cui gli abitanti co-producono e definiscono il loro habitat; gli aspetti della mobilità, dei trasporti e del traffico in rapporto alle scelte di sviluppo sostenibile.

Solo al termine di questo lento processo *bottom-up* si potranno trarre delle conclusioni ma, sia dal dibattito che si è svolto durate il corso, sia dai risultati delle prime interviste emergono le numerose contraddizioni che caratterizzano i rapporti tra collettività che insistono su territori contigui ma non necessariamente omogenei e che seguono spesso il ritmo di un *valzer hesitation* fatto di accelerazioni, rallentamenti, pause e riprese. Ma appare anche evidente che l'interesse verso una gestione partecipata è ben presente come pure l'amore per il proprio luogo di residenza. Interessi, passioni, desideri andrebbero "rimagliati" in modo da rendere leggibile a tutti il tessuto territoriale urbano e periurbano. E la via per riuscirci passa, come sempre, per l'informazione, la conoscenza, la comunicazione, la condivisione di responsabilità e di azioni concrete.

[1] Allamandola Andreis M. (2018) Coordinamento Cartografico Massimo Andreis Allamandola @alpterlab. Supporto grafico alla cartografia Le Officine Creative s.n.c. Base Cartografica sulla base di dati vettoriali open data distribuiti con licenza Open Data Commons Open Database License (ODbL) © OpenStreetMap contributors. Digital elevation model EUDEMversione 1.1 Copernicus Land Monitoring Service. Corine Land Cover CLC sulla base di dati regionali Piemonte e Liguria.Elaborazione vettoriale GIS ecoordinamento cartografico @alpterlab, elaborazione grafica Le Officine Creative s.n.c. Risorsa consultabile online: http://www.alpiligurioutdoor.it/alpi-liguri/naviga-sulla-mappa/

Bibliografia

Balletti F., Gazzola A., Ricci M. (2011), *Valorizzazione dei sistemi territoriali interni della Val Fontanabuona. L'Anello del Monte Caucaso*. Regione Liguria- Dipartimento DAD, rapporto di ricerca.

Ciaffi D., Mela A. (2010), *Urbanistica partecipata. Modelli ed esperienze.* Roma: Carocci Editore.

Gazzola A. (2007), *L'analisi sociologica dei territori periurbani.* Regione Liguria, progetto Extramet. Genova: Colombo grafiche.

Gazzola A. (2011), *Uno sguardo diverso. La percezione sociale dello spazio naturale e costruito.* Milano: FrancoAngeli.

Musso E. (2001), *I trasporti nell'economia dei tempi urbani,* in Gazzola A. (a cura di), *La città e i suoi tempi.* Milano: FrancoAngeli.

Sibilla S. (2010), *Ferrovie di valle e filiera forestale: ipotesi di un progetto per l'Alta Val Tanaro,* comunicazione presentata al convegno "Mercintreno2010", Roma, 2010.

Zardini M. (1996*), Paesaggi ibridi. Un viaggio nella città contemporanea.* Milano: Skira.

*già professore associato di sociologia urbana
vicepresidente di CRAFTS (centro studi urbani, territoriali e sociali)