

Da linea minore a metro di valle. La rete ferroviaria della Valle della Roya nella costruzione della metromontagna

Gabriele Salvia, Marion Serre

Abstract

Questo articolo si basa su una ricerca-azione incentrata sulle rappresentazioni e sugli utilizzi della linea ferroviaria della Valle della Roya nel contesto delle devastazioni causate dalla tempesta Alex (2020). Durante il processo di ricostruzione, la ferrovia ha funzionato da catalizzatore per iniziative ed è tornata a essere un elemento chiave di una rete locale di servizi. L'osservazione del territorio attraverso il prisma dell'infrastruttura ci permetterà di cogliere le dinamiche tra le aree urbane e la Valle, evidenziando le diverse scale a cui è abitato. Inoltre, ci consentirà di sviluppare una visione strategica di sviluppo basata sull'idea di reciprocità nel rapporto tra metropoli e montagna (Dematteis, 2012). Questa prospettiva mira a superare le contrapposizioni dialettiche tra predominanza e dipendenza, centralità e marginalità, e sottolinea il potenziale delle infrastrutture esistenti per riformulare le narrazioni e riarticolare le relazioni tra città e montagna.

This article is based on a two-year action research experience focused on the representations, uses, and future prospects of the Roya Valley railway line, particularly in the context of the devastation caused by Storm Alex in October 2020. During the reconstruction process, the railway assumed a central role, acting as a catalyst for local initiatives and as a key element of a network of infrastructures and services for the city and the valley. Observing the territory through the lens of infrastructure will therefore allow us to understand the changing dynamics between urban areas and the valley and to highlight the different scales at which it is inhabited. Furthermore, it will enable us to develop a strategic vision of development based on the idea of reciprocity in the relationship between metropolises and mountain areas (Dematteis, 2012), proposing new socio-territorial frameworks as alternatives to the monoculture of tourism (Agostini et al., 2022). This perspective aims to overcome the dialectical oppositions between metropolises and rural areas, between dominance and dependence, centrality and marginality, and emphasizes the potential of existing infrastructure networks to reformulate narratives and rearticulate relationships between the city and the mountain.

Parole Chiave: ricerca-azione; infrastrutture ferroviarie minori; metromontagna.

Keywords: action research; low transit train; metromountain.

Dalla linea internazionale alla *ligne de vie*

La ferrovia che attraversa la Valle della Roya «ancora oggi mette in relazione milioni di persone» (Braun, 2017: 14). Situata al confine tra Francia e Italia, la linea collega Nizza e Ventimiglia a Torino, aprendo un varco tra le Alpi Marittime che va dalla Riviera Mediterranea alla Pianura Padana. Essa fu immaginata a partire dal 1845, prima dell'unità d'Italia e costruita come una linea internazionale. Distrutta durante la Seconda guerra mondiale, la ferrovia venne ricostruita nel 1979 ma, nonostante la sua cruciale importanza «non ha mai avuto l'opportunità di dimostrare in pieno la sua utilità economica e sociale» (*Ibidem*). Inoltre, per la sua situazione di confine, tra i territori francesi e italiani, e tra le regioni Piemonte, Liguria e *Provence-Alpes-Côte d'Azur*, la linea è da tempo al centro di controversie politiche che la relegano ai margini delle strategie di sviluppo locali e nazionali.

La linea Nizza-Cuneo-Ventimiglia, che oggi è considerata minore¹, almeno in termini di carico, è stata progettata ed ha funzionato a lungo come una linea turistica e internazionale. Nel 1932 ogni giorno transitavano per la Valle tre treni in arrivo da Nizza, con partenze alle ore 7.50, 14.00 e 16.30. Questi attraversavano la Valle facendo scalo a Breil-sur-Roya e a Borgo San Dalmazzo (oggi Saint-Dalmas de Tende) in seguito proseguivano in direzione di Cuneo e Torino per continuare verso Berna e Berlino. Grazie all'elettrificazione della linea, avvenuta nel 1934, era possibile viaggiare da Torino a Ventimiglia in 2 ore e 41 minuti (Banaudo *et al.*, 2020). Così già nel 1935 un'automotrice Littorina FIAT collegava le piste da sci di Sestriere alle spiagge di Ventimiglia e della Costa Azzurra, anticipando di molti anni la promozione del turismo ferroviario che al giorno d'oggi rappresenta una delle rare prospettive di sviluppo per i treni rurali e di montagna (Pane, 2020).

Dopo la ricostruzione del secondo dopoguerra, terminata nel

1 «L'*Union Internationale des Chemins de fer* (UIC) ha stabilito una classificazione delle linee in base ai carichi, misurati in tonnellate, trasportati dai binari. Il gruppo UIC 1 corrisponde a linee molto sollecitate e, al contrario, il gruppo UIC 9 corrisponde a linee poco utilizzate. SNCF (il principale operatore ferroviario francese) considera le linee appartenenti ai gruppi UIC da 1 a 6 come la rete strutturante, mentre i gruppi UIC 7-9 sono considerate le reti minori. I gruppi UIC sono utilizzati per definire le politiche di manutenzione, poiché l'usura dei componenti dell'infrastruttura dipende in larga misura dal tonnellaggio cumulato» (Spinetta, 2018: 20. Testo tradotto dagli autori).

1979, e fino al 2003, dodici treni al giorno collegavano Nizza a Torino passando per i villaggi della Roya dove abitavano poco più di cinquemila persone. Il treno tracciava percorsi esistenziali molteplici, sospesi tra dimensioni apparentemente opposte, come la città e il paese, il litorale e la montagna. Così, nei racconti di quegli anni, un'insegnante della scuola elementare di Breil-sur-Roya portava la sua classe in gita a Torino per visitare la città e i musei, con partenza da Breil alle ore 6.02. Una famiglia di Tende si recava in giornata al mercato di Cuneo per far compere, mentre una famiglia di Saorge racconta delle giornate estive a Ventimiglia, dove portava i bambini a giocare in spiaggia. Durante l'inverno i ragazzi di Tende si riversavano sulle piste da sci di Limone Piemonte e di sera affollavano i locali notturni, per poi rientrare in paese con la prima corsa del mattino². In quegli anni, i binari, le gallerie e i viadotti sembrano incarnare la potenza creatrice che Georges Simmel identifica con la figura del ponte, in grado di unire ciò che la natura separa, e nello stesso tempo isolarci dall'insieme degli oggetti e dei paesaggi che ci circondano (Simmel, 1903).

Ma negli anni a venire, la linea è stata vittima di una serie di dispute amministrative che ne hanno fortemente limitato l'utilizzo. In seguito alla liberalizzazione dei trasporti ferroviari nel 1991³ gli operatori francesi e italiani – SNCF e Trenitalia – non hanno più collaborato ma agito in concorrenza. Così, mentre la SNCF investiva nella società privata NTV – che finanziava i treni ad alta velocità Italo – Trenitalia si associava a Véolia per creare Thello, impresa nata per ampliare i collegamenti notturni tra i due paesi. Inoltre, la creazione di nuovi organismi nazionali di gestione e sicurezza delle infrastrutture, in assenza di una coordinazione internazionale, ha portato alla revisione delle regole di utilizzo per le vetture italiane che circolavano in Francia e viceversa. «Questo comportò la fine dei collegamenti diretti e la rottura obbligatoria del traffico a Breil-sur-Roya, mentre anche nei giorni più bui del governo fascista, negli anni precedenti la guerra, circolavano treni diretti tra i due Paesi...» (Braun, 2017: 25).

Così, quando nel 2012 SNCF ha annunciato la riduzione della

² Estratti di interviste con gli abitanti della Valle della Roya condotte tra ottobre e novembre 2021.

³ Direttiva 91/440/CE (recepita in Italia attraverso il D.lgs 146/99).

velocità dei da 80 a 40 km/h sulla tratta francese per motivi di sicurezza, la Regione Piemonte ha ridotto i collegamenti giornalieri tra Cuneo e Ventimiglia, che sono passati da otto a due. I nuovi orari non hanno più permesso alle infermiere residenti in Italia di andare al lavoro negli ospedali di Breil-sur-Roya o di Tende, né ai cittadini di Nizza di utilizzare gli impianti sciistici di Limone Piemonte, o agli abitanti della Valle di spostarsi in giornata a Ventimiglia o a Cuneo per il mercato⁴. Questo ha comportato il progressivo abbandono del treno come mezzo di trasporto a beneficio degli autobus interurbani – meno costosi da gestire per gli operatori pubblici – e delle automobili private⁵. In quegli anni sono iniziate le mobilitazioni e le proteste degli abitanti delle valli francesi e italiane, nelle piazze di Nizza, di Torino e Cuneo, che reclamavano il diritto alla mobilità e rivendicavano il ripristino dei collegamenti giornalieri sulla linea, che nel frattempo era stata ribattezzata *ligne de vie*⁶.

Per la linea internazionale, il declino è cominciato proprio nell'epoca delle aperture delle frontiere e dei mercati. La sua storia segue il destino di molte reti ferroviarie rurali e di montagna, dismesse o ridimensionate in seguito alle politiche nazionali ed europee per la riorganizzazione del sistema dei trasporti (Woessner, 2014). L'*esplosione* dell'alta velocità e la *concentrazione* del traffico nelle aree metropolitane hanno portato all'*implosione* e l'*abbandono* delle reti minori che nell'ultimo secolo avevano costruito territorialità multi-scalari, basate su relazioni di reciprocità tra città e paesi (Lefebvre, 1973). Venne cancellato così un telaio che era «espressione di un consapevole disegno di sviluppo che teneva uniti poli urbani regionali, sistemi insediativi pedemontani e aste vallive, con strutturazioni non meramente radiocentriche ma anche trasversali e reticolari» (Barbera e De Rossi, 2021: 18).

4 Estratti di interviste con gli abitanti della Valle della Roya condotte tra ottobre e novembre 2021.

5 La frequentazione della linea passò dai circa 1500 passeggeri al giorno del 2011 a meno di 300 passeggeri al giorno nel 2013. (Braun, 2017).

6 «In un momento in cui si investono 12 miliardi di euro per il TGV Lione-Torino, non si capisce perché non si possa trovare qualche decina di milioni per salvare il collegamento Nizza-Torino». Comitato Franco Italiano per la difesa del treno <http://nice-cuneo-ventimiglia.blogspot.fr/> [consultato il 5 maggio 2014]. Traduzione dal francese a cura degli autori.

La crisi rivelatrice e catalizzatrice

Sempre meno utilizzata da residenti e pendolari, la linea è rimasta in servizio anche grazie alla creazione del *Train des Merveilles* – un servizio turistico ferroviario, fornito da SNCF, in partenza da Nizza e diretto a Tende per visitare il Parco Nazionale del Mercantour e il Museo delle Merveilles in giornata. Ma in assenza di una strategia di sviluppo in grado di integrare il turismo in una visione d'insieme delle mobilità locali e internazionali, i soli flussi stagionali non potevano sostenere gli investimenti importanti per la manutenzione della linea. Inoltre, i dati emersi nel 2018 dal rapporto al Primo Ministro sul *futuro* della rete ferroviaria francese mostravano l'insostenibilità economica delle linee a bassa frequentazione e la necessità di concentrare gli investimenti sulle reti più utilizzate⁷. Gli orizzonti politici lasciavano quindi presagire la chiusura imminente della linea. Almeno fino al due ottobre 2020, giorno in cui la tempesta *Alex* si abbatté sulla Valle.

Per l'azione devastatrice delle acque esondate, la strada provinciale che seguiva il letto del fiume Roya, attraversando i paesi della Valle, crollò in diversi punti. A nord, i collegamenti stradali con Limone-Piemonte e Cuneo attraverso il tunnel di Tende furono immediatamente interrotti. Il cedimento di alcuni ponti aveva nel frattempo isolato completamente la parte alta della Valle e i villaggi di Tende (2174 abitanti) e La Brigue (719 abitanti). A sud, la strada tra Breil-sur-Roya e Ventimiglia fu chiusa per le frane, lasciando un solo passaggio aperto tra la Valle e il litorale, passando dalla valle della Bevera e dal Col de Braus. Il treno era rimasto l'unico collegamento in servizio tra i paesi colpiti dalla tempesta e le città limitrofe dove nel frattempo si organizzavano i soccorsi.

Nelle ore successive alla tempesta, il tracciato della ferrovia fu utilizzato dagli abitanti a piedi o in bicicletta per andare da un paese all'altro e per ricongiungersi con amici e familiari. Dopo una verifica sullo stato delle infrastrutture, i collegamenti ferroviari furono subito ripristinati, grazie all'istallazione di una draisina automotrice con un vagone piatto per trasportare da Nizza tutto il necessario per gestire l'emergenza: acqua potabile, carburante, cibo, vestiti, materiali e macchinari. Per

⁷ Il rapporto Spinetta precisa che sulle linee a bassa frequentazione «ogni chilometro percorso costa un euro alla collettività». (Spinetta, 2018: 51).

raggiungere i paesi di Tende e La Brigue, completamente isolati dai crolli, fu allestita una stazione provvisoria all'intersezione del tracciato del treno e della strada provinciale.

Con la chiusura delle infrastrutture stradali, è stato imposto alla popolazione e agli addetti ai lavori un cambio modale a beneficio delle infrastrutture minori e delle mobilità dolci. I trasporti e la logistica sono stati riorganizzati in luoghi considerati fino a quel momento marginali: la ferrovia, gli incroci stradali, le strade sterrate di montagna, figure territoriali discrete improvvisamente appaiono strategiche. Le stazioni, costruite negli anni Trenta come edifici di rappresentanza, e i cui spazi erano fino a quel momento per lo più inutilizzati, sono diventate degli importanti nodi di scambio. Il piazzale della stazione di Saint-Dalmas, edificio monumentale dal forte valore simbolico a presidio del confine di Stato, è stato utilizzato come centro operativo e di stoccaggio per i cantieri stradali dell'alta Valle. L'area della stazione di Breil-sur-Roya è stata allestita come un centro logistico per coordinare i soccorsi e i lavori urgenti per la ricostruzione; l'edificio viaggiatori e gli hangar limitrofi sono stati utilizzati per smistare e immagazzinare cibo, acqua, gas e donazioni (vestiti, attrezzature varie, ecc.) provenienti da Nizza e Mentone per essere in seguito distribuiti negli altri villaggi. Gli appartamenti di servizio della stazione, che un tempo ospitavano ferrovieri e doganieri, sono stati assegnati agli sfollati grazie a una convenzione tra il comune e SNCF (proprietaria degli immobili). Nei mesi successivi alla tempesta, c'è stato quindi un *détournement d'usage* della linea – una rifunzionalizzazione tattica e creativa degli spazi della mobilità – che ne ha profondamente alterato l'identità (de Certeau, 1980). Il treno ha assunto i caratteri di un dispositivo territoriale polivalente: elemento strutturante di una rete di trasporti multimodali⁸, cardine nell'organizzazione dei soccorsi e dell'accoglienza, nonché luogo di incontro, di convivialità e di relazioni⁹.

Ma soprattutto la crisi ha rivelato la linea ferroviaria come

8 Nei giorni successivi alla tempesta, i trasporti su strada (autobus, automobili private e *car sharing*) furono cadenzati in funzione degli orari del treno.

9 «Il treno era diventato davvero uno spazio di convivialità dove tutti si ritrovavano. C'erano persino dei giornalisti che realizzavano delle cronache dal treno per seguire l'evoluzione degli eventi». Léa, associazione *L'équipage* e *Tout terrain*. Intervista condotta a Tende 25/11/2021. Traduzione degli autori dal francese.

un'infrastruttura necessaria alla sopravvivenza della Valle. Il termine *ligne de vie*, che in quei mesi ritornò attuale per parlare della ferrovia, ora si carica di un'accezione diversa, riferendosi ai bisogni fondamentali della popolazione. Perché in quel momento la ferrovia si è rivelata come «l'unico modo per trasportare viveri e carburante». Per più di un mese, per gli abitanti della Valle «è esistito solo il treno per spostarsi e per approvvigionarsi»¹⁰. La linea è stata utilizzata per il trasporto delle merci assicurando i bisogni materiali della popolazione, sostenendo le attività economiche esistenti e facendo emergere nuove idee di sviluppo. Anche in questo caso, nonostante la SNCF avesse deciso di interrompere nel 2003 il carico merci, sulla base di studi quantitativi di mercato, la crisi ha mostrato il potenziale del treno nella rinascita di una nuova *economia fondamentale*, intesa come "infrastruttura della vita quotidiana», in grado di fornire beni e servizi necessari alle popolazioni (collettivo per l'economia fondamentale, 2019).

Anche in materia di governo del territorio e di partecipazione della cittadinanza ai processi decisionali, la gestione dell'emergenza ha innescato «una sorta di laboratorio sociale»¹¹. La geografia della crisi ha fragilizzato la struttura amministrativa esistente, fortemente centrata sulle aree metropolitane del litorale¹². Così, volontari, associazioni e rappresentanti dei comuni della Valle si sono riuniti localmente in un *Comité de Pilotage de l'Urgence*, con sede alla stazione di Breil-sur-Roya, che ha coordinato gli aiuti provenienti dalla Provincia, della Regione e dello Stato. La maggior parte degli attori coinvolti nella gestione della crisi ha ampliato i propri ambiti di competenza, operando in materia di logistica, di trasporti, di pianificazione, a volte anche di costruzione. Con il tempo, il tessuto associativo esistente si è organizzato in

10 Intervista con Daniel Alberti, sindaco de La Brigue, del 2/10/2021.

11 «Per tre mesi ho avuto la sensazione di vivere in una bolla, in una sorta di laboratorio sociale, con tutti i discorsi sulla catastrofe ovviamente, ma ho avuto l'impressione di vivere una specie di anticipazione di un mondo possibile, dove qualcosa si rompe ma poi si ricotruisce [...]» Léa, intervista condotta a Tende 25/11/2021. Traduzione degli autori dal francese.

12 I comuni della Valle della Roya appartengono amministrativamente a una confederazione di comuni, la CARF - *Communauté d'Agglomération de la Riviera Française* - che ha sede a Mentone. Le principali infrastrutture e i trasporti stradali sono gestite dal *Département des Alpes Maritimes*, con sede a Nizza. Mentre i trasporti ferroviari sono gestiti dalla Regione *Provence-Alpes-Côte-d'Azur* che ha sede a Marsiglia.

nuove forme per partecipare attivamente alla presa di decisioni sulla ricostruzione. Le divergenze politiche tra i cittadini e le amministrazioni locali si sono temporaneamente appianate con l'obiettivo comune di restaurare il territorio, sapendo che la crisi aveva aggravato un processo di desertificazione già radicato ma anche che «ciò che sembrava catastrofe e terrore poteva diventare un'opportunità»¹³. Questa nuova alleanza tra cittadini e istituzioni¹⁴ si è costruita su un'idea di sviluppo locale «in grado di assicurare un equilibrio sostenibile tra insediamento umano e sistemi ambientali» (Magnaghi, 2003: 45). Una visione che ha rimesso il treno al centro di un progetto comune¹⁵.

Corridoio transfrontaliero e metropolitana di montagna

Durante la ricostruzione il treno ha creato consenso tra le diverse sfere istituzionali, associative e cittadine, agendo come un "oggetto mediatore" in grado di facilitare il dialogo e l'interazione tra gruppi sociali e attori con prospettive diverse. Tuttavia, una volta superata l'emergenza, la visione comune si è gradualmente sfaldata. Con il ripristino della viabilità, le vecchie logiche basate sul trasporto su strada e sull'utilizzo dell'automobile hanno riacquisito rilevanza. Così, il servizio di autobus interurbani tra le città di Ventimiglia e Cuneo e le stazioni dei paesi francesi della Roya, cadenzato in funzione delle corrispondenze fra i due modi di trasporto, è stato interrotto qualche mese dopo la riapertura delle strade. O ancora, il *train des Merveilles*, rimasto gratuito per tutta l'estate del 2021 per

13 «Il disastro ci ha aperto gli occhi. Ha reso più evidente chi siamo, quali sono i nostri progetti, cosa vogliamo fare, chi sono gli altri e la dinamica che vogliamo portare avanti». Dal resoconto delle Giornate di intelligenza collettiva organizzate dall'associazione *Remontons la Roya* il 25/5/2021 a Breil-sur-Roya. Traduzione dal francese a cura degli autori.

14 Il Prefetto designato per coordinare la Ricostruzione delle Valli colpite dalla tempesta Alex – la Valle della Roya e della Vesubie – ha organizzato una concertazione pubblica per far emergere progetti di sviluppo locale e quindi includere nel piano dei finanziamenti statali le iniziative portate dai comuni, dai cittadini e dalle associazioni.

15 «Ma ora, dopo la tempesta, tutti vogliono il treno. La *ligne de vie* lo chiamiamo [...] Ho incontrato la deputata, dopo le elezioni, e ci ha detto che no, il treno non era molto importante, che in ogni caso gli elettori e le persone dell'area circostante, chiedevano solo gli autobus. È più economico, no? [...] E durante la tempesta ha dovuto cambiare idea. Ora... [...] tutti tornano al treno». Intervista con Patricia, rappresentante del *Secours Populaire*, del 25/11/2021 a Tende. Traduzione dal francese a cura degli autori.

sostenere il settore turistico messo a dura prova dalla tempesta, è tornato a pagamento già nell'autunno successivo.

Anche le innovazioni portate in materia di governo del territorio non hanno avuto seguito. Una volta ripristinato l'ordine, sono riemerse le difficoltà di dialogo tra i diversi attori. La struttura amministrativa precedente, frammentata e urbanocentrica, ha ripreso il controllo dell'azione pubblica. Gli obiettivi di coesione e sostenibilità, emersi nelle diverse fasi della concertazione, sono stati oscurati dalle logiche tecnocratiche e settoriali degli organi decisionali. Ad esempio, il *Dipartimento*¹⁶ ha accelerato i lavori di ricostruzione stradale applicando un catalogo di soluzioni tecniche "innovative" promosse e "messe in scena" dall'industria delle opere cementizie prefabbricate¹⁷. Lo Stato e la Regione hanno annunciato finanziamenti per la manutenzione straordinaria della linea ferroviaria senza considerare la questione della frequenza, degli orari e dei collegamenti transfrontalieri¹⁸. Tutto ciò mentre i Comuni cercavano di portare avanti le molteplici iniziative locali emerse durante la concertazione quali: uno spazio polivalente per l'artigianato, degli spazi associativi e di *coworking*, l'ampliamento del museo del treno, ecc.

In assenza di una strategia intercomunale, metropolitana e transfrontaliera, la ricostruzione procedeva per parti, senza una visione d'insieme. Mancava non solo una rappresentazione del territorio adatta a visualizzare le relazioni esistenti e potenziali tra i diversi comuni della Valle e tra le aree metropolitane e i paesi, ma anche una narrazione da costruire attorno ai molteplici utilizzi del treno, che durante la crisi si era nuovamente affermato come un dispositivo socio-spaziale strutturante al centro di una importante rete di iniziative e di servizi locali e interurbani.

Per questo, il nostro gruppo di ricerca – in collaborazione con

16 I *Departements* sono degli enti pubblici francesi corrispondenti alle Province Italiane

17 Durante i lavori di ricostruzione delle opere stradali le imprese, consultate con procedure semplificate per far fronte alle esigenze temporali dell'urgenza, hanno utilizzato perlopiù elementi prefabbricati in calcestruzzo armato. Questi grandi elementi cementizi, dalle geometrie variabili, addossati in cumuli ai lati delle strade, offrivano all'automobilista un paesaggio atipico: una sorta di installazione fieristica di prodotti edili, con tanto di pannello che precisava la natura dei lavori, l'origine dei finanziamenti e il marchio industriale.

18 I lavori avrebbero comportato l'interruzione del servizio ferroviario per due anni, il ché suscitava non poche preoccupazioni tra i residenti e i pendolari.

le associazioni, le istituzioni e gli abitanti¹⁹ – ha elaborato uno scenario al fine di illustrare il potenziale della linea per lo sviluppo del territorio. Due tavole illustrano le sinergie rese possibili dalla rete ferroviaria a due scale diverse; vi sono rappresentate le attività definite o favorite dal treno in passato, nel presente e in progetto. I grandi transiti inaugurati della linea internazionale, le innovazioni funzionali sperimentate durante l'emergenza e le proposte per la ricostruzione della Valle convergono in un immaginario dove, come dice Lefebvre, «il passato, il presente e il futuro non si separano» (Lefebvre, 1968: 309). Attingendo da queste diverse temporalità, la raccolta identifica cinque tipi di pratiche – accoglienza, accesso ai servizi, cultura e tempo libero, turismo e logistica – volutamente rappresentate senza gerarchie, per differenziarle dagli indici quantitativi che spesso caratterizzano l'universo dei trasporti, come la frequenza, i costi, le emissioni e il carico.

La prima tavola (fig. 3) mostrano un sistema metropolitano-internazionale definito da una diversità di relazioni esistenti e possibili tra il rurale e l'urbano, due universi troppo spesso contrapposti, qui riuniti dal treno. Questa visualizzazione evoca la costruzione di «una metromontagna d'equilibrio», come definita da Giuseppe Dematteis, rivelando il potenziale di sviluppo del territorio grazie alla condivisione dei servizi e delle risorse tra i paesi di montagna e le città (Dematteis, 2012); nella carta coesistono realtà e proiezioni di «un territorio metromontano dove alla visione centro-periferia viene sostituita una visione strategica policentrica in cui urbanità e montanità concorrono alla coesione e alla competitività del sistema» (Dematteis e Corrado, 2021: 56). L'immaginario della *valle isolata* e della *linea minore* lasciano il posto a quello di un corridoio metropolitano transfrontaliero. In questo nuovo assetto, i comuni della Valle

19 Il metodo della ricerca è stato costruito in tre fasi. In primo luogo, abbiamo raccolto dati sugli utilizzi passati e presenti attraverso interviste semi-direttive e atelier pubblici. In secondo luogo, abbiamo seguito il processo di consultazione avviato dal Prefetto nel 2021 per favorire la nascita di progetti per la ricostruzione della Valle. Abbiamo iniziato facendo il punto sulle diverse iniziative pubbliche e istituzionali relative al treno e al riutilizzo dei terreni limitrofi alle stazioni per poi individuare i ruoli degli attori e i livelli di governance. Infine, abbiamo prodotto una sintesi grafica di questi dati - usi passati e presenti della linea e iniziative progettuali- al fine di rappresentare il treno come elemento chiave di una rete di strutture e servizi metropolitani e di Valle.

appaiono al crocevia di due grandi bacini urbani di utenza, quello di Cuneo-Borgo San Dalmazzo-Torino e quello della metropoli litoranea di Nizza-Monaco-Mentone. Dall'altro lato, nella Valle appaiono strutture e servizi di interesse metropolitano, legate alla produzione e all'approvvigionamento delle risorse (acqua, legnami, sabbia, energia elettrica), al tempo libero e al turismo (stazioni sciistiche, accesso al Parco nazionale del Mercantour). Considerare la valle e la linea ferroviaria come un collegamento strategico tra due aree metropolitane transfrontaliere permette di esplorare nuovi assetti socio-territoriali. Lo scenario fa riflettere su quali nuove relazioni potrebbero costruirsi tra i bacini metropolitani di Nizza e Torino se si realizzasse un aumento della frequenza e della velocità dei treni. Inoltre, in quest'ottica di scambio e apertura, ci interroga su come potrebbe cambiare il ruolo strategico e quindi l'attrattività economica e residenziale della Valle.

La seconda tavola illustra la linea ferroviaria come una metro di valle (cfr. fig. 4), rivelando il potenziale del treno nella costruzione di una rete di servizi e di strutture di prossimità. Ricorrendo alla grafica dei palinsesti delle reti metropolitane, che potremmo osservare a Parigi o a Berlino, la carta vuole trasporre l'immaginario cittadino della mobilità multimodale e della città di prossimità in un contesto montano. «Come nelle città in cui si esce, ci sono il tram, la metropolitana, il taxi, [...] questo treno non dovrebbe essere solo un servizio, una linea ferroviaria, ma dovrebbe essere il centro di una rete, in modo che dalla stazione si possa facilmente andare a scoprire gli abitanti, i negozi, le attività»²⁰. Lo sviluppo del treno potrebbe rappresentare quell'*acceleratore di urbanità* rivendicato dagli abitanti, soprattutto dai «nuovi montanari», per accedere ai servizi socioculturali o per sviluppare i loro progetti associativi e di micro-impresa (Membretti, 2012). Perché in fondo, come dice Dematteis, «quello che oggi manca di più alla montagna è la città (...) non certo i grandi agglomerati di edifici e di infrastrutture, ma piuttosto la *civitas*, cioè quell'insieme di legami sociali, di funzioni, di servizi e di istituzioni capaci di offrire ai cittadini – ovunque risiedono – i vantaggi di una vita civile» (Dematteis, 2012: 3).

²⁰ Intervista a Loic, abitante della valle e presidente dell'associazione *Emmaus Roya*. Intervista condotta a Breil-sur-Roya il 24/11/2021. Traduzione dal francese a cura degli autori.

Questa rappresentazione solleva anche la questione del potenziale della rete ferroviaria e delle stazioni per riformare le politiche sull'accessibilità ai servizi delle regioni montane. In quest'ottica l'accessibilità è definita non solo attraverso lo sviluppo della mobilità tra i paesi della Valle, ma anche attraverso la creazione di reti di prossimità trasversali (cfr. fig. 5) (Lanza *et al.*, 2023). La riorganizzazione dei collegamenti ferroviari permetterebbe infatti di condividere i servizi tra diversi paesi, così da raggiungere un numero maggiore di utenti: lo stadio di Sospel per i ragazzi di Breil-sur-Roya; i mercati, la farmacia i supermercati di Bréil per i residenti di Fontan e Saorge, gli spazi culturali di Saorge per i cittadini dell'Alta Valle. E dove più iniziative convergono, in corrispondenza delle stazioni, si delineano nuove centralità grazie a un sistema di *tiers lieux*, spazi multifunzionali e polivalenti, alcuni esistenti e altri in progetto: per esempio un *Atelier Rural* che offre, tra gli altri servizi, consulenza e assistenza alla popolazione in materia di costruzione e architettura o una segheria-falegnameria con lanificio associativo per sviluppare le filiere locali del legno e della lana. Sono luoghi animati da iniziative degli abitanti per «sperimentare un modello competitivo non tanto o non solo sotto l'aspetto economico, ma anche e soprattutto sotto quello ecologico, culturale, politico-sociale e istituzionale. Aspirare cioè a creare ambienti di vita e di lavoro con qualità e opportunità pari o superiori a quelle dell'avampese urbanizzato. In altre parole lasciarsi alle spalle una modernità distruttiva, ormai in crisi ovunque, prendere quello di buono che essa ci lascia e sperimentare nuovi modi di vivere meta-moderni» (Dematteis, 2012: 4).

Il treno oltre la dialettica città-montagna

Osservare il territorio attraverso il prisma dell'infrastruttura, ricostruendo le relazioni tra spazi, utilizzi e attori (Latour and Hermant, 1998; Star, 1999), ci ha permesso di costruire una nuova territorialità che supera l'opposizione tra città e montagna. Questa rappresentazione porta anche una visione strategica di sviluppo co-costruita dagli attori locali e basata sull'idea di rinforzare le reciprocità tra i paesi della Valle e di riequilibrare il rapporto tra aree metropolitane e zone di montagna (Dematteis, 2012)

Presentati alle istituzioni e alla cittadinanza durante un evento pubblico²¹, gli scenari “metrodivalle” e “corridoio transfrontaliero” sono stati introdotti come una materia a reazione, consentendo di registrare i bisogni delle comunità e di far emergere idee e soluzioni per orientare il processo di ricostruzione. La trasposizione nei territori di montagna di strumenti e concetti utilizzati principalmente in ambito urbano, come le reti di prossimità, i *tiers-lieux* e i trasporti multimodali, ha evidenziato la necessità di migliorare l’abitabilità e di rafforzare l’attrattività residenziale di queste aree puntando sulla diversificazione delle attività e sulla complementarità tra le iniziative.

Inoltre, rappresentare la montagna come parte vitale e integrante di una «bio-regione urbana» (Magnaghi, 2014), superando le divisioni amministrative e le visioni urbanocentriche, risulta fondamentale per il mantenimento e il rinnovamento dei servizi ecosistemici e socio-culturali, servizi decisivi per affrontare le grandi sfide globali della nostra epoca. In questa prospettiva, il treno emerge come un’infrastruttura socio-spaziale essenziale. Tuttavia, la nostra ricerca ha anche rivelato ostacoli, sfide e questioni che restano aperte e che meriterebbero di essere sviluppate ulteriormente.

L’eredità materiale dell’infrastruttura pone la questione su quali tecnologie e modelli economici adottare per ristrutturare le opere, elettrificare le linee, diversificare i modi di trasporto e adattarli al quadro normativo attuale. Esperienze progettuali come la riapertura della linea Merano-Malles in Val Venosta forniscono esempi significativi della capacità della riattivazione della rete ferroviaria di stimolare la rigenerazione territoriale nelle aree montane. Grazie all’integrazione del sistema ferroviario con altri modi di trasporto, al recupero degli spazi pubblici e alla creazione di servizi e attrezzature collettive in prossimità delle stazioni (scuole, spazi sociali e per le imprese, ecc.), il progetto della Val Venosta ha portato a un notevole aumento dei percorsi in treno da parte di residenti e turisti, favorendo lo sviluppo di nuove forme di economia su scala locale

21 Questo *forum* di presentazione, organizzato nell’ambito del programma di ricerca POPSU Territoires, si è svolto a Breil-sur-Roya il 15 giugno 2023. In presenza di rappresentanti delle istituzioni, delle associazioni e della popolazione, i risultati della ricerca sono stati commentati e discussi insieme ad altre esperienze relative alla rigenerazione delle aree di montagna e al recupero delle infrastrutture ferroviarie.

(Munarin e Tosi, 2021).

Inoltre, la questione della *governance* è centrale: a causa della particolare configurazione amministrativa della regione, abbiamo identificato divergenze strutturali tra la pianificazione territoriale e l'organizzazione della mobilità. Questa situazione deriva da una visione degli attori basata su dati quantitativi, da un'organizzazione decisionale frammentata e centrata sulla città, e da un quadro normativo che limita la diversificazione, in particolare per quanto riguarda il trasporto di merci, che ad esempio nella Valle non è più consentito. In altri paesi, esistono forme di governance alternativa che permettono interazioni più costruttive tra la mobilità e l'assetto territoriale. Ad esempio, la figura del *Chef de ligne*²² in Svizzera inaugura una sorta di governance dell'oggetto: un quadro amministrativo-decisionale che, partendo dall'infrastruttura, pianifica e organizza le relazioni con il territorio. Questo modello di *governance* enfatizza un approccio integrato, in cui mobilità e pianificazione territoriale sono strettamente legate, favorendo una migliore coordinazione e una presa in considerazione più ampia dei bisogni della popolazione.

In quest'ottica, rivendicare una nuova centralità della montagna, e più in generale delle aree interne, nel progetto delle reti di mobilità e di servizi del territorio diventa una questione politica. Una prospettiva che appare oggi quanto mai necessaria per superare le contrapposizioni dialettiche tra metropoli e aree interne, città e montagna, predominanza e dipendenza, centralità e marginalità, che troppo spesso confinano i territori all'interno di narrazioni sovrastanti.

22 Intervento di Blaise Pawlikowski, direttore dell'*Etablissement Mont Blanc SNCF*, durante il seminario "Quale futuro per le piccole linee ferroviarie?" organizzato dal Cerema il 9 dicembre 2021. Nel suo intervento, Pawlikowski ha sottolineato l'esempio significativo della linea Nyon-Saint-Cergue-Morez, mettendo in luce la particolarità della rete ferroviaria svizzera, che è gestita da diversi operatori. Questi operatori, spesso entità miste composte sia da partner pubblici che privati, sono responsabili della gestione di vari modi di trasporto come autobus, funivie e tram. Questo approccio consente una più ampia integrazione delle questioni di pianificazione territoriale nella gestione dei trasporti. In Svizzera, l'entità operativa è comunemente designata come *Chef de ligne* e mantiene un dialogo stretto con le autorità regionali a diversi livelli, compresi i governi federali, cantonali e municipali. Questa collaborazione facilitata permette di prendere in considerazione gli aspetti territoriali nella pianificazione e gestione delle reti di trasporto, offrendo così una visione più olistica e integrata della mobilità regionale.



Fig. 1. La linea ferroviaria Nizza – Cuneo nella Valle della Roya
Fonte: Yann Aubry



Fig. 2. La stazione di Saint-Dalmas de Tende.
Fonte: Yann Aubry

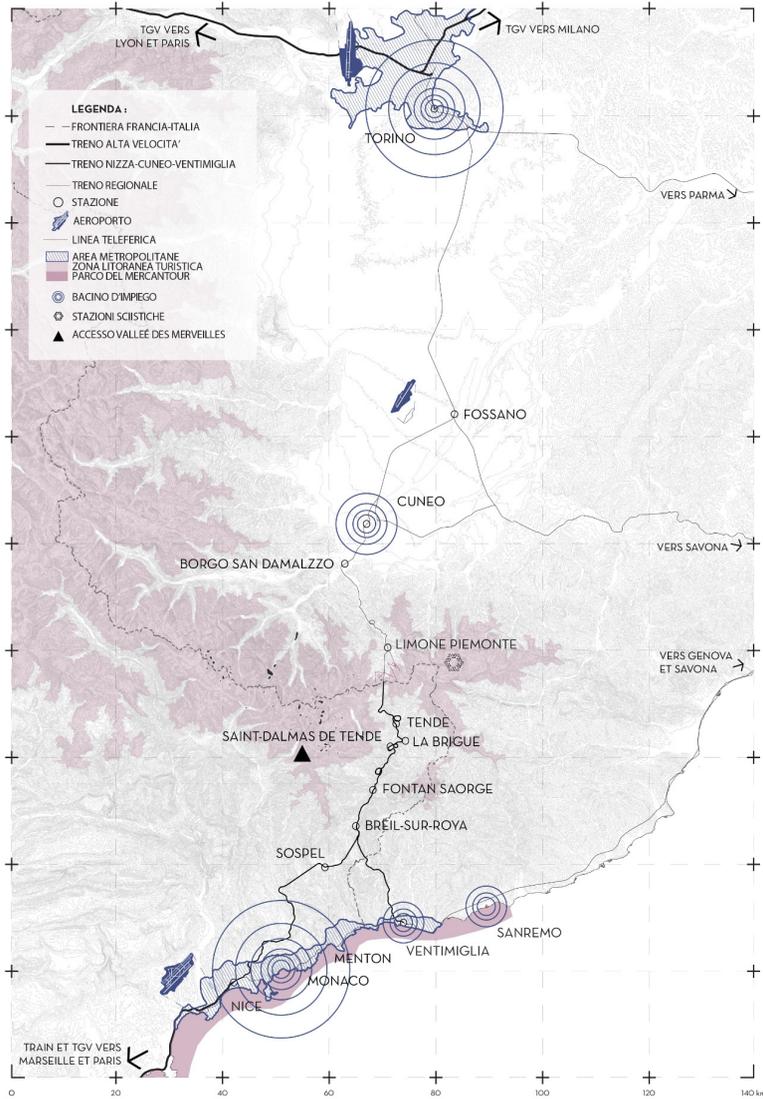


Fig.3: Il corridoio transfrontaliero: il ruolo strategico della Valle al crocevia di due bacini metropolitani.

Fonte: Gabriele Salvia, Marion Serre, Sonia Chambréuil

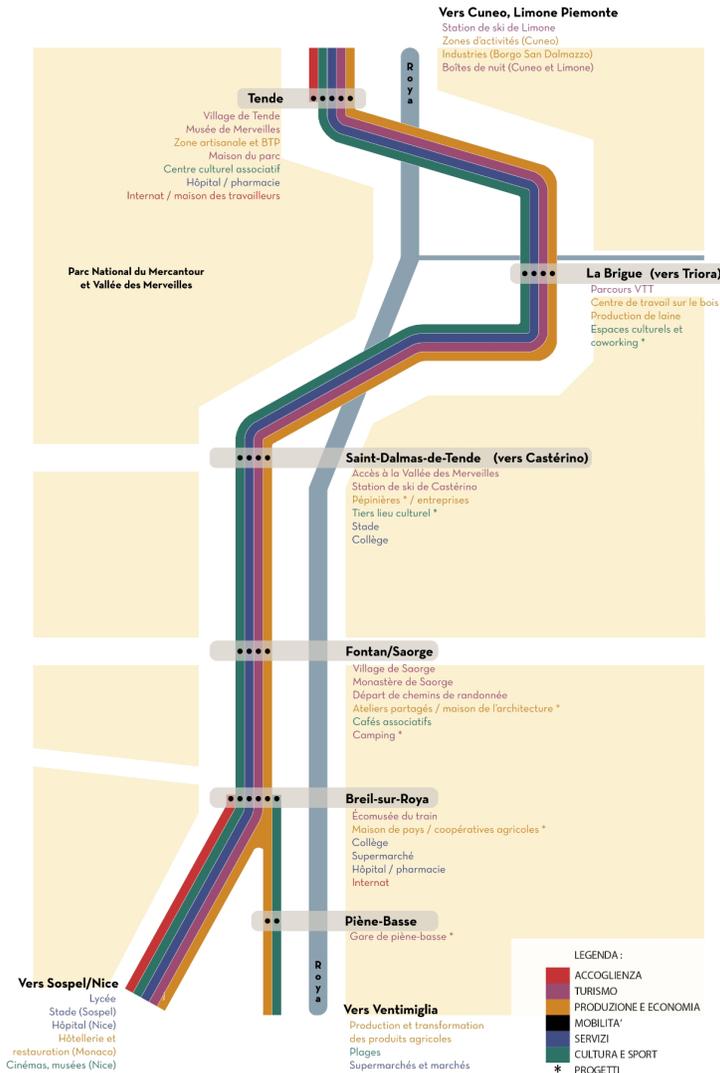


Fig. 4: La metro di valle: il treno nella costruzione di una rete di servizi e di strutture di prossimità

Fonte: Gabriele Salvia, Marion Serre, Sonia Chambreuil

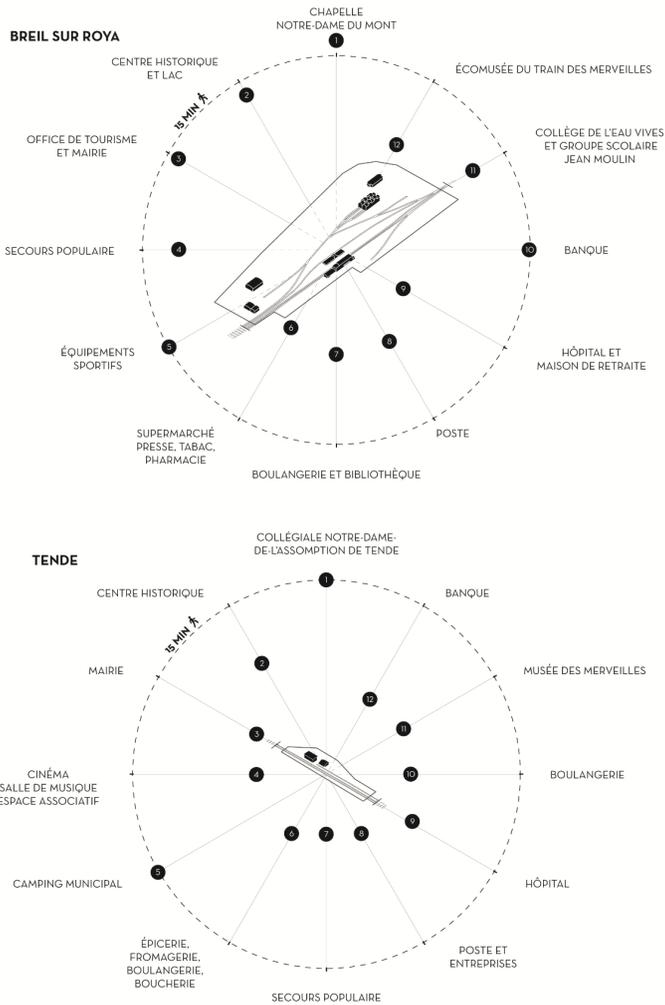


Fig. 5: Attività e servizi raggiungibili a meno di 15 minuti a piedi dalle stazioni di Breil-sur-Roya e Tende.
 Fonte: Gabriele Salvia, Marion Serre, Sonia Chambréuil

Bibliografia

Agostini I., Attili G., De Bonis L., Esposito A., Salerno G-M., a cura di, (2022). *Oltre la monocultura del turismo. Per un atlante delle resistenze e delle contro-progettualità*. Firenze: Edifir.

Attili G. (2020). *Civita. Senza aggettivi e senza altre specificazioni*. Macerata: Quodlibet.

Barbera F., De Rossi A., a cura di, (2021). *Metromontagna. Un progetto per riabitare l'Italia*. Roma: Donzelli.

Banaudo J., Braun M., de Santos G. (2018). *Les trains du Col de Tende. Volume 1: 1858 – 1928*. Breil-sur-Roya: Association de l'Ecomusée du Haut Pays et des Transports.

Banaudo J., Braun M., de Santos G. (2020). *Les trains du Col de Tende. Volume 2: 1929 – 1974*. Breil-sur-Roya: Association de l'Ecomusée du Haut Pays et des Transports

Braun M. (2017). *Livre blanc du chemin de fer Nice-Cuneo*, testo disponibile al sito: <http://www.ecomusee-breil.fr/LivreBlanc27-04-2017.pdf>, consultato il 20/01/2024,

Brenner N., a cura di, (2013). *Implosions/Explosions. Towards a study of planetary urbanization*. Berlin: Jovis

Camanni E. (2002). *La nuova vita delle Alpi*. Torino: Bollati Boringhieri

De Certeau M. (1980). *L'invention du quotidien. I: Arts de Faire*. Paris: Folio essais

Collettivo per l'economia fondamentale (2019). *Economia fondamentale. L'infrastruttura della vita quotidiana*. Torino: Einaudi.

Corradi E., Massacesi R., a cura di, (2016). *Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono. Le reti ferroviarie*. Roma: Aracne edizioni.

Dematteis G. (2012). «La metro-montagna: una città al futuro». In: Bonora P., a cura di, *Visioni e politiche del territorio. Per una nuova alleanza tra urbano e rurale*. Bologna: Archetipo Libri, pp. 85-92.

Schmid C. (2005). «Réseaux, frontières, différences: vers une théorie de l'urbain». In: Diener R. et al., a cura di, *La Suisse*

Portrait urbain. Basel: Birkhauser – Editions d'Architecture, 2005, pp. 164–224. DOI: <https://doi.org/10.1515/9783764378028>

Schmid C. (2013). «Urbanization of Switzerland». In: Brenner N., a cura di, *Implosions/Explosions. Towards a study of planetary urbanization*. Berlin: Jovis, pp. 268-275.

Fourny, M-C., a cura di, (2018). «Métropoles alpines. Vers une nouvelle alliance entre villes et montagnes?/Alpine Metropolis. Towards a New Partnership Between Towns and Mountains?». *Journal of alpine research – Revue de géographie alpine*, 106-2. DOI: <https://doi.org/10.4000/rga.4216>

Jacob L. (2018). «Réformes territoriales et modifications des rapports ville-montagne dans les Alpes Maritimes» In : Fourny M-C., a cura di, «*Métropoles alpines. Vers une nouvelle alliance entre villes et montagnes?*», *Journal of alpine research – Revue de géographie alpine*, 106 (2). DOI : <https://doi.org/10.4000/rga.4107>

Lanza G., Pucci P., Carboni. (2023). «Measuring accessibility by proximity for an inclusive city». *Cities* 143. DOI : <http://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104581>

Latour B., Hermant, E. (1998). *Paris, ville invisible*. Paris: Les Empêcheurs de penser en rond/La Découverte.

Magnaghi A. (2003). *Le projet local*. Liège: Mardaga.

Magnaghi A. (2014). *La biorégion urbaine; petit traité sur le territoire bien commun*. Paris: Eterotopia/Rhizome.

Membretti A. (2021). «Le popolazioni metromontane; relazioni, biografie, bisogni». In: Barbera, F., De Rossi A., a cura di, *Metromontagna. Un progetto per riabitare l'Italia*, Roma: Donzelli, pp. 173-200.

Munarín S., Tosi M.C. (2021), «Tra servizi ecosistemici e mobilità attiva: gli standard come progetto di suolo». In: AA.VV., *Diritti in città*. Roma: Donzelli, pp. 31-42.

Laousse D. (2020) «Les 'petites lignes': un patrimoine de création?». In : Guez A., a cura di, «*Petites lignes*» ferroviaires, des infrastructures recyclables. Une exploration. Paris: Éditions Recherches, 2020, pp. 39-45.

- Lazzarotti O. (2011). *Patrimoine et tourisme : Histoires, lieux, acteurs, enjeux*. Paris: Éditions Belin.
- Lefebvre H. (1968). *Le droit à la ville*. Paris: Éditions Anthropos.
- Lefebvre H. (1974). *La production de l'espace*. Paris: Éditions Anthropos.
- Le Masson P., Weil B. (2020). «L'expertise de l'inconnu : les chemins d'une création non destructrice». *Entreprises et histoire*, 98 (1): 5-14.
- Pane A. (2020). «La prima ferrovia di interesse culturale in Italia: storia, tutela e valorizzazione della linea Avellino Rocchetta». *Materiali e Strutture*. IX, (18): 63-86.
- Simmel G. (1903). «Brücke und Tür. Essays des Philosophischen zur Geschichte, Religion, Kunst und Gesellschaft». Trad. it. 2012, *Ponte e porta. Saggi di estetica*. Bologna: Archetipo libri.
- Spinetta J.C. (2018). *L'avenir du Transport Ferroviaire. Rapport au 1er Ministre du 15 Février 2018*, testo disponibile al sito <http://www.ecologie.gouv.fr>, consultato il 20/01/2024.
- Star S.L. (1999), «The ethnography of infrastructure» In: *American Behavioral Scientist*, vol. 43, (3): 377-391.

Gabriele Salvia si è laureato in Architettura presso l'Università di Roma La Sapienza nel 2012, in co-tutela con l'Università di Buenos Aires. È un architetto iscritto all'Ordine degli Architetti della regione PACA e ha conseguito un dottorato di ricerca in Architettura nel 2019. Attualmente, è docente e ricercatore presso l'École d'Architecture di Marsiglia e membro associato del laboratorio Project[s]. I suoi lavori si concentrano principalmente sugli spazi della mobilità in ambito rurale e periurbano, sulla rivitalizzazione dei centri storici, sul paesaggio produttivo in montagna, sull'architettura sostenibile e sulla pianificazione urbana. In ogni progetto, presta particolare attenzione al coinvolgimento degli utenti nel processo di ricerca, pensiero e progettazione.
gabriele.salvia@marseille.archi.fr

Marion Serre si è laureata in Architettura nel 2013 e ha conseguito un dottorato in Architettura, Pianificazione territoriale e Progettazione urbana nel 2017. È attiva sia in ambito professionale che nella ricerca (École d'Architecture di Marsiglia e Arts Décoratifs a Parigi). Sta sviluppando una pratica ibrida tra progettazione architettonica, assistenza nella gestione dei progetti e ricerca-azione. Il suo lavoro si concentra sulle situazioni di vulnerabilità: quartieri di edilizia popolare, alloggi per studenti, baraccopoli e centri storici abbandonati. In ogni progetto, pone gli usi e gli utenti al centro dei processi di progettazione e decisione, per garantire che i progetti forniscano risposte adeguate alle esigenze di ogni stakeholder.
mjo.serre@tiers-lab.com