

Così il Novecento ha (ri)costruito le Alpi

Dalla montagna romantica a quella futurista, dalla meccanizzazione alla sensibilità ecologista: in un saggio le trasformazioni materiali e mentali

ENRICO CAMANNI

Nel 1986 lo storico francese Philippe Joutard scrive *L'invention du Mont Blanc*. Il libro sostiene che la montagna è sempre stata là ma gli uomini non l'hanno mai vista, considerandola un disordine della creazione o una punizione divina, finché la sensibilità romantica non ha trasformato in sublimi meraviglie le «orride bellezze» alpine. Alla fine del Settecento i romantici hanno «inventato» il Monte Bianco e le Alpi intere, fondando la pittura e la letteratura alpestri, aprendo al turismo, inaugurando l'alpinismo.

Antonio De Rossi, ordinario di Progettazione architettonica e direttore dell'Istituto di architettura montana del Politecnico di Torino, va oltre la provocazione di Joutard esplorando quello che viene dopo: *La costruzione delle Alpi*. È questo il titolo di un poderoso studio edito nel 2014 da Donzelli in cui sostiene che «le Alpi, così come oggi noi le conosciamo e le percepiamo, sono state "costruite" attraverso la trasformazione del territorio alpino e la costruzione di un immaginario, di una rappresentazione».

Il modernismo alpino

Quel volume trattava lo sguardo pittoresco e la visione ottocentesca delle Alpi. Ora, con un nuovo altrettanto poderoso volume, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)* (Donzelli, pp. XVI-655, € 42), De Rossi affronta un fenomeno di cui tutti conosciamo i risultati, dandoli per scontati, ma di cui ignoriamo la genesi e trascuriamo gli sviluppi. Ci sembra che quelle cose siano sempre state lì, e invece sono state ideate e costruite in seguito a precisi ragionamenti, dibattiti, scontri, conciliazioni, correzioni, rimpianti.

Per esempio crediamo che un tempo le Alpi fossero un posto rustico per montanari ignoranti, e che sia stata la città a portare cultura e ricchezza. È un pregiudizio, perché la pianura era spesso più ignorante della montagna e la città ha portato intuizioni e altrettante illusioni e disordini, tanto che oggi, in molti luoghi, si vorrebbero correggere gli errori del passato. Il Novecento è un lungo, ininterrotto scambio tra cultura montana e urbana, a netto vantaggio della seconda.

Per la città le Alpi sono state il terreno della sperimentazione, lo spettacolare ed estremo laboratorio del futuro. Ma perché si è costruita la montagna? Che idea ha guidato la modernizzazione delle cime? De Rossi non si arrende alle semplificazioni, non ricorre al facile binomio antico/moderno, tradizione/innovazione. Il cambiamento di una civiltà sembra un processo scontato e non lo

è affatto, nemmeno nei suoi effetti. Per esempio non è scontato che, nel Ventennio, si passi dalla montagna romantica alla montagna futurista, cioè dalle stelle alpine al trionfo sci, donne e motori, inventando l'inverno dei bianchi piaceri e trasformando radicalmente la visione del paesaggio a duemila metri. Perché? E ancora: come mai i valori che negli anni del boom sembravano inossidabili e vincenti - la meccanizzazione delle Alpi, le seconde case, le città della neve, le stazioni dello sci totale - si rovesciano alla fine del secolo, quando la sensibilità ecologista smaschera il modello consumistico valorizzando la sobrietà della montagna, i parchi naturali, l'agricoltura biologica, il mangiare locale, l'andare a piedi? Perché?

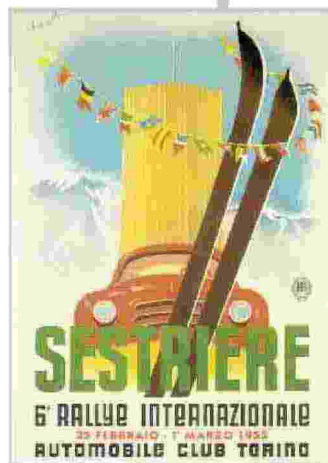
La fede tecnologica

De Rossi indaga innanzitutto con l'occhio dell'architetto, usando il *come* per spiegare il *perché*, descrivendo la costruzione del paesaggio, i processi grafici e mentali che sorreggono i pensieri dei progettisti, la fede tecnologica che muove i grandi interventi (per esempio le dighe e le centrali idroelettriche, oppure le funivie che bucano il cielo), ma non trascura mai i presupposti culturali che hanno plasmato l'immaginario. Nel tentativo quasi enciclopedico di raccontare le trasformazioni fisiche e simboliche delle Alpi, l'autore incrocia la morte dello chalet con il modernismo archi-

tettonico, il mito dello sci con l'urbanistica d'alta quota, la montagna eroica con la montagna sfruttata, l'ebbrezza dei motori con i caroselli stradali, la febbre dell'industrializzazione con la nostalgia dell'alpe ottocentesca. Attraverso gli interventi visibili che modificano il territorio l'autore cerca di leggere i pensieri invisibili di chi ha voluto e progettato quei mutamenti, chi ha firmato le grandi idee, chi le ha copiate e stravolte. Dietro un Mollino che progetta la Casa del Sole ci sono cento, mille imitatori che spacciano un condominio per casa d'autore.

Sulle Alpi, molto più che in pianura, lo scivolamento dall'evoluzione all'involuzione è spietato e senza ritorno. Tutto scivola sui pendii, anche le buone idee. Le Alpi esaltano le intenzioni e condannano gli errori, senza mezze misure. Se un progetto non è inserito nel territorio, se non rispetta l'ambiente alpino, è la montagna stessa a rigettarlo con le frane, il degrado e il fallimento. Nella stratificazione delle civiltà posatesi sulla roccia delle montagne, che l'ultimo secolo ha segnato con lucide provocazioni e disastrosi abbagli, le Alpi di oggi sono un plastico di storia a cielo aperto. La civiltà alpina tradizionale appartiene al passato e il modernismo a una vecchia idea di futuro. Bisogna imparare un'altra volta a progettare le Alpi, salvandole. Sono il cuore verde dell'Europa.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



A sinistra, sci e motori, i simboli della montagna «dei piaceri» avviata verso gli anni del boom, in un manifesto per il VI rallye internazionale di Sestriere del 1955, organizzato dall'Automobile Club di Torino

Nelle foto in alto, la «Stazione della slittovia al lago Nero», Sauze d'Oux, 1946-47, di Carlo Mollino; a destra le case unifamiliari del Villaggio Eni, a Cortè di Cadore, progettato tra il 1954 e il 1963 dall'architetto italiano (di origine austriaca) Edoardo Gellner



Un manifesto di grafica post-futurista per la IV corsa automobilistica Cuneo-Colle della Maddalena del 1930. Sotto la «Funivia dei Ghiacciai», sul massiccio del Monte Bianco, inaugurata nel 1957

