



Transiti - Transit - Transits - Transit

Infrastrutture e società nelle Alpi dall'antichità ad oggi

Negli ultimi decenni l'immagine delle Alpi come una realtà storica ripiegata su se stessa e caratterizzata da un'autarchia economica, sociale e culturale, è stata messa radicalmente in discussione dalla storiografia. Numerosi studi hanno evidenziato come per molte comunità alpine l'interazione con l'esterno sia stata un elemento essenziale del proprio equilibrio, manifestandosi in forme diverse.

In ambito economico, un ruolo importante è stato senz'altro giocato dall'esportazione di prodotti derivanti dallo sfruttamento delle risorse proprie del territorio, che ha consentito di compensare almeno in parte il cronico deficit agro-alimentare delle realtà montane. Anche le molteplici forme della mobilità del lavoro possono essere lette in questa prospettiva, sebbene sia stato messo in luce come l'emigrazione specializzata di mestiere e le reti mercantili alpine abbiano in alcuni casi rappresentato una consapevole strategia di promozione economica e accumulazione di capitale, e non solo una pura e semplice reazione a condizioni produttive difficili.

Interazioni simili hanno avuto luogo anche in direzione contraria: le Alpi sono state infatti a loro volta meta di flussi di lavoro, imprenditorialità e capitali provenienti dall'esterno, attratti da importanti possibilità di impiego (ad esempio nell'attività estrattiva, forestale, nella produzione energetica o nel turismo).

Alcune aree poi sono state profondamente segnate dai movimenti di merci e persone che attraversavano la catena alpina. La fornitura di servizi – commerciali, di trasporto, di ospitalità – lungo le principali direttrici di traffico non solo ha dato vita a significative occasioni di lavoro e produzione di reddito, ma ha anche inciso profondamente sui processi di organizzazione del territorio.

Questi flussi hanno avuto ricadute importanti sulle forme di organizzazione sociale e sui processi politici e culturali delle zone coinvolte. La circolazione di informazioni e conoscenze, lo sviluppo di competenze specifiche, le strategie politiche, le pratiche matrimoniali e i modelli familiari, le abitudini di consumo sono solo alcuni degli ambiti toccati.

Partendo da questo ampio contesto, nel convegno si cercherà di focalizzare l'attenzione sul ruolo giocato dalle infrastrutture, ovvero dai sistemi tecnici e organizzativi che incidono sul territorio costituendo il presupposto necessario alla mobilità di persone, merci, informazioni. Il concetto vuole qui essere inteso in senso ampio, ricomprendendo le strade, le ferrovie, le vie d'acqua navigabili, le funivie, ma anche i sistemi postali, telegrafici e telefonici, gli impianti di produzione e trasporto di energia elettrica, le opere di difesa idrogeologica etc. E aperta vuole essere anche la prospettiva d'analisi, considerando le molteplici dimensioni del fenomeno, da quella strettamente tecnica, a quella economica, politica, sociale e culturale. Attorno a una strada, come hanno messo in evidenza tra gli altri Edith Saurer, Giuseppe Sergi e Pierre Toubert, si generano processi di lungo periodo che coinvolgono i diversi aspetti della realtà sociale e interagiscono con la dimensione della mobilità.

Al centro dell'attenzione ci sarà dunque lo studio del rapporto fra infrastrutture e fenomeni sociali in area alpina, in un arco di tempo che va dall'antichità ad oggi. Ciò nella consapevolezza che la presenza di importanti direttrici di traffico e di flussi di scambio è stata un elemento che ha condizionato profondamente la realtà storica dei territori, con evidenti differenze all'interno dell'arco alpino. La realizzazione di nuove infrastrutture e lo spostamento degli assi di traffico inoltre, ha visto vincitori e vinti tra i gruppi sociali e le comunità delle Alpi.

Tra i possibili ambiti di approfondimento si segnalano:

- Infrastrutture e politica: la realizzazione delle infrastrutture è un processo che coinvolge profondamente la dimensione politica. Rientrano in questo ambito temi come il rapporto costi-benefici per l'erario pubblico e le comunità locali, il problema della *governance* nella costruzione e gestione delle infrastrutture, la progettazione e l'utilizzo delle stesse per scopi strategici etc. La stessa categoria storiografica di *Paßstaat*, per quanto discussa, è evidentemente legata alla presenza di infrastrutture;
- Infrastrutture ed economia: si parte dal ruolo che le infrastrutture possono avere nelle politiche economiche, per passare poi alle forme di finanziamento per la loro realizzazione, fino ad arrivare alle ricadute sulle attività del territorio e sui processi di sviluppo di lungo periodo;
- Infrastrutture e istituzioni: la presenza di infrastrutture ha generato all'interno delle comunità interessate forme organizzative originali volte a sfruttarne i possibili vantaggi. Rientrano in questo ambito le reti mercantili, ma anche le varie tipologie associative per la gestione dei trasporti: *Rodfuhren*, *Porti* etc.
- Infrastrutture e dinamiche socio-culturali: esistono "aree di strada" attorno alle infrastrutture, ovvero sono evidenti, nel lungo periodo, processi socio-culturali peculiari condizionati dalla presenza delle stesse (e che a loro volta ne condizionano l'uso)?
- Infrastrutture nel discorso pubblico: ogni realizzazione infrastrutturale genera un contrasto tra interessi diversi, che può tradursi in forme di conflittualità. Una nuova strada può mettere fuori gioco vecchi percorsi e vecchie forme organizzative, la ferrovia ha cancellato in gran parte l'economia di strada e la navigazione fluviale etc. Ogni realizzazione poi consuma territorio e altera l'ambiente, generando, non solo in anni recenti, fenomeni di rifiuto (ad esempio le diverse forme di *NIMBY* – Not In My Back Yard). Qui può essere interessante analizzare come questi conflitti siano riscontrabili nella dialettica politica locale e nel discorso pubblico, e quali ricadute abbiano avuto.

Aspetti organizzativi del convegno

Il convegno si terrà presso la Libera Università di Bolzano / Freie Universität Bozen nei giorni 10-12 settembre 2015. Gli interventi, circa una ventina di 20-30 minuti ciascuno, saranno suddivisi per sessioni tematiche, con la presenza di uno più *discussant*. Come lingue di lavoro sono previste le principali lingue alpine (tedesco, italiano, francese).

***Si invita pertanto a inviare, entro il 31 gennaio 2015, una proposta di intervento di max. 500 parole, corredata da un breve CV, al seguente indirizzo:
andrea.bonoldi@unitn.it***

Particolare attenzione verrà riservata alle proposte di storiche e storici junior. Ai relatori è garantita la copertura delle spese di vitto e alloggio. Una selezione delle relazioni presentate al convegno verrà pubblicata sulla rivista "Histoire des Alpes - Storia delle Alpi - Geschichte der Alpen" (vol. 21/2016).

Comitato scientifico del convegno

Luca Mocarelli (Università di Milano-Bicocca – AISA), Luigi Lorenzetti (Università della Svizzera italiana – AISA), Oswald Überegger (Centro di competenza per la storia regionale – Libera Università di Bolzano / Kompetenzzentrum für Regionalgeschichte - Freie Universität Bozen), Hannes Obermair (Archivio storico della città di Bolzano - Geschichte und Region / Storia e regione), Cinzia Lorandini (Università degli studi di Trento), Andrea Leonardi (Università degli studi di Trento), Andrea Bonoldi (Università degli studi di Trento – AISA).