

Il caso

In Trentino una base Nato dismessa diventa Museo della Guerra Fredda e fa scuola
Crescono le strutture militari riconvertite a usi turistici o commerciali

DIEGO ANDREATTA
TRENTO

A desso i villeggianti dell'altopiano di Folgaria vanno per funghi e si godono il quieto laghetto nascosto dalle conifere, proprio là dove negli anni della Guerra Fredda una rampa di lancio ospitava missili della Nato pronti a intercettare i bombardieri sovietici. L'ex «Base Tuono» di passo Coe, al confine col Veneto, è stata trasformata cinque anni fa in un museo all'aria aperta sempre più frequentato, un esempio («copiato» da altri) di riconversione di un sito militare per finalità culturali ed educative.

Quei sedicimila ettari a 1600 metri di quota, trasferiti dallo Stato alla Provincia autonoma di Trento, sono diventati un luogo della memoria valorizzato anche turisticamente dal Comune di Folgaria con la collaborazione dell'Aeronautica militare: «I novemila visitatori del primo anno sono ora saliti a 17 mila - conferma Maurizio Struffi, assessore comunale alla Cultura - e cresce anche il numero delle scolaresche prenotate, per un totale di tremila studenti da aprile fino a ottobre».

Accompagnati da guide ben preparate, i ragazzi restano colpiti dai tre missili Nike-Hercules alti 12 metri, puntati verso il cielo (un quarto rimane sdraiato nell'hangar a scopo didattico), come altri 200 nel Nord-Est italiano negli anni Sessanta, macchine da guerra schierate lungo quella che Churchill chiamò la «cortina di ferro», confine anche ideologico fra i due blocchi.

Gli studenti comprendono così il significato di Guerra Fredda e s'interrogano quando si dice loro che quei missili non furono mai usati e che il lento processo di distensione - mai concluso peraltro - portò allo smantellamento della base solo nel 1997. Fu scongiurato allora un nuovo conflitto con armi di distruzione di massa - i pannelli didattici dell'ex Base Tuono sono giustamente espliciti - e ulteriore sangue in zone già ferite nella Grande Guerra, come documentano le fortificazioni vicine, e dall'eccidio di partigiani nel agosto 1944 presso la vicina Malga Zonta, inserita nell'itinerario sulle tragedie del secolo scorso. Ma il ripristino dell'insediamento strategico sull'altopiano di Folgaria sta facendo scuola e viene preso a modello da altre basi che negli ultimi anni sono state riconsegnate agli enti pubblici. In Friuli - altro fronte strategico Nato verso est - la disponibilità delle aree non c'è ancora, mentre in Alto Adige il recupero è già cominciato, anche con il concorso di privati.

I progetti più avanzati, ma non ancora realizzati, riguardano un'altra ex base Nato a Naz Scivaves, vicino a Bressanone, che dal 1967 al 1983 fu un deposito di munizioni speciali, venne abbandonata nel 1998 e poi restituita al Comune e alla Provincia nel 2010. Pochi mesi fa l'assessore altoatesino Florian Mussner, rispondendo a un'interrogazione sui ritardi di questo ripristino, ha assicurato che il progetto prevede una musealizzazione dei manufatti e l'utilizzo dell'area circostante per eventi culturali. Ed ha citato espressamente l'ex base di Folgaria come esempio di «splendida trasformazione di una testimonianza della Guerra Fredda in un'opera di conservazione storica».

A Naz Scivaves un sopralluogo fra gli arbuti che si sono ormai impadroniti dei viadotti interni alla base consente di constatare che le poche strutture rimaste (all'epoca ospitavano un centinaio di uomini) rischiano il degrado e i vandalismi. Ci sono i due depositi a igloo che custodivano le munizioni speciali (forse anche di tipo

La seconda vita del BUNKER



PRO PACE

Due immagini della ex «Base Tuono» di Folgaria, ora museo della Guerra Fredda. A sinistra: i missili Nike-Hercules, un tempo puntati verso l'Europa dell'Est; sopra: razzo trasformato in strumento didattico

(Gianri Zotta)

nucleare, si temeva in quegli anni) assieme alle casermette e alle torrette. Perfino le buche nel terreno, con sacchi di terra attorno, per difendere due o tre persone da eventuali attacchi: «Abbiamo ricostruito la funzione di questo sito, denominato Rigel, e alcuni interventi di valorizzazione sono già sulla carta, altri li abbiamo già sperimentati in diversi luoghi dell'Alto Adige», spiega il tenente colonnello Licio Mauro, che ha dedicato i primi anni della pensione alla ricerca storica e ai percorsi didattici.

I più riusciti sono quelli che hanno riaperto e svelato i bunker presso Fortezza, la cosiddetta «Opera 3», gestita dalla Provincia e ora meta di scolaresche e gruppi organizzati, e le fortificazioni di Passo Resia, in sigla «Opera 20», valorizzate dal Comu-

ne insieme all'associazione Oppidum. La Provincia di Bolzano ha raccolto nel 2004 nel volume intitolato *Bunker* i molteplici interventi del progetto: le numerose fortificazioni, risalenti in parte al Vallo Alpino voluto da Mussolini e poi dismesse, sono state affidate agli enti pubblici o acquistati da privati che talvolta li hanno anche ristrutturati a scopi turistico commerciali. In alcuni casi i bunker si sono rivelati adatti ad ospitare depositi di formaggi, vino e perfino whisky, in altri casi sono stati arricchiti con testimonianze belliche e inseriti in itinerari didattici e naturalistici: a Passo Resia ad esempio, in località Pian dei Morti, si presenta molto suggestiva la struttura difensiva anticarro «Denti di drago»: anche loro ormai non mordono più.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Londra

La City progetta la metropolitana a pedali Sotto terra anche negozi e luoghi di cultura

LEONARDO SERVADIO

Riconoscere l'eccellenza e promuovere un rinascimento: questi gli scopi dichiarati dei *London Planning Awards*, sostenuti dal sindaco della capitale britannica, Boris Johnson. Si tratta di una serie di premi attribuiti a diversi progetti riguardanti varie categorie di progettazione urbana: conservazione di edifici esistenti, nuove architetture, nuove idee...

Quest'anno il premio per la migliore idea (la notizia è di pochi giorni fa) è stato attribuito al progetto di una nuova metropolitana. Perché la città, che ha già oltre 8 milioni di abitanti, riceve ogni giorno più di un milione di persone vi si recano per lavoro da zone vicine, dove risiedono; e questi ingressi aumenteranno se non si costruiranno case con la sufficiente rapidità. La preoccupazione dell'amministrazione cittadina è dunque quella che, incapace di crescere in modo efficiente, Londra perda il suo ruolo di «capitale mondiale degli affari» sotto l'incalzare della competizione delle tante metropoli con popolazione urbana di 20 milioni o più.

«La città è già troppo piccola per ospitare tutti quelli che ci lavorano... Che faremo nei prossimi 50 o 100 anni?, si chiedono i politici con evidente imbarazzo. Ogni settimana vi sono 2000 nuovi a-



PROGETTO. Così dovrebbe apparire la futura Londra sotterranea

bitanti e il prodotto interno lordo dell'economia urbana aumentata del 4% all'anno. E poi v'è il peso di chi si reca nella metropoli per visitarla, perché Londra

Saranno riadattati rifugi antiaerei in disuso, collegati in una rete «underline» di piste ciclopedonali con speciali pavimentazioni a recupero di energia elettrica

è anche la principale meta al mondo di *city users*, ovvero viaggiatori che vi arrivano per turismo o affari. Ecco che, per rispondere a queste urgenze, si ricorre alla pianificazione più spinta: guardando non ai prossimi anni, ma al prossimo secolo. Già Londra si impone una stringente pianificazione

urbana nel secondo dopoguerra: aveva 8 milioni di abitanti negli anni '40 e decise di ridurne il numero, ottenendo negli anni Ottanta di arrivare poco sopra i 6 milioni attraverso l'«espulsione» dei meno agiati. Ma ben presto, con la trasformazione di aree ex portuali e industriali in nuove zone residenziali, la popolazione riprese a crescere e oggi si è arrivati a superare i livelli postbellici. Di qui la necessità che la pianificazione urbana ora si rivolga a sfruttare nuovi spazi e nuove idee.

Tra queste ultime, una lanciata dallo studio di architettura Gensler: creare una nuova rete metro chiamata *The London Underline*, ovvero «sottolinea». Non *underground*, come la nota versione «classica» di metropolitana, la cui prima tratta fu costruita proprio a Londra nel 1868 per poi si

diffondersi nelle città di tutto il mondo. L'idea consiste nel recuperare spazi sotterranei (quali rifugi antiaerei in disuso) e collocarvi chilometri e chilometri di piste ciclopedonali, affiancati da ambienti dedicati alla cultura e al commercio: tutto sotterraneo. Perché lì i pedoni e i ciclisti possono muoversi finalmente sicuri: meglio scendere nel sottosuolo che vivere continuamente sotto la minaccia di essere investiti da un veicolo a motore... Del resto anche nell'antichità ci si trasferiva sotto terra per sfuggire alle scorrerie dei pirati.

Questo nuovo *tube* ciclopedonale ovviamente sarà corredato di luoghi per la cultura e il commercio: sarà perfettamente ecologico ed energeticamente sufficiente: userà pavimentazioni che trasformano la pressione generata dal movimento di pedoni e ciclisti in energia elettrica (si chiama sistema a energia cinetica, e già sono in produzione speciali piastrelle che hanno questa funzione). Così, sotto la guida di un'attenta e lungimirante pianificazione, Londra intende mantenere la sua condizione di leadership urbana planetaria, resistendo alla concorrenza di Shanghai, New York, Francoforte o Tokyo. La mecca del liberismo sa essere attentamente pianificatrice, e in modo assai lungimirante e dirigista, quando vede in pericolo i propri privilegi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA