

Zeitschrift: Quaderni grigionitaliani
Herausgeber: Pro Grigioni Italiano
Band: 86 (2017)
Heft: 1: Identità, Territorio, Cultura

Artikel: Focalizzare lo sguardo sul "luogo ibrido"
Autor: Barfuss, Thomas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-685798>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

THOMAS BARFUSS

Focalizzare lo sguardo sul “luogo ibrido”¹

Vette coperte di neve, pittoreschi villaggi engadinesi, palme sulle rive dei laghi attirano irresistibilmente lo sguardo dei turisti. Ma che vi è frammezzo? Strade, gallerie, agglomerazioni, complessi residenziali, aree di sosta autostradali, negozi. Il progetto in corso «Zwischenorte» dell’Istituto sulla ricerca dei Grigioni intende focalizzare lo sguardo sul paesaggio alpino minacciato da un’accelerata fuga in avanti, da affarismo e standardizzazione.

All’inizio dell’estate 1982 Julio Cortázar e Carol Dunlop lasciarono Parigi e per un certo tempo si eclissarono. Ciò che non sarebbe stato possibile neppure su un’isola remota («siccome c’è sempre qualcuno che ti scopre e sa dove stai») si realizzò lungo l’autostrada: in questo luogo (nel luogo ibrido) anche se per caso qualcuno ci avesse riconosciuto, non avrebbe certo immaginato che noi fossimo «alloggiati» lungo l’autostrada, ma al contrario «avrebbe supposto che ci stessimo dirigendo a Lyon o ad Avignon». La coppia di scrittori trascorse - senza interruzioni - un intero mese sull’Autoroute du soleil, pernottò in ogni seconda delle 63 aree di sosta che incontrarono, redigendo un diario di bordo riguardante il «non-luogo» che stavano scoprendo (titolo del diario: *Gli autonauti della cosmostrada. ovvero Un viaggio atemporale Parigi-Marsiglia*, Einaudi 2012).

Inediti approcci nella ricerca della mobilità

Cortázar e Dunlop non sono stati gli unici a sondare questi «non-luoghi». Già a partire dagli anni Ottanta del secolo scorso autori e registi, come pure ricercatori dell’ambito culturale e sociale si sono rivolti con sempre maggiore frequenza a quella realtà caratterizzata dalla mobilità: aeroporti che si trasformavano in sedi congressuali e insupermercati, villaggi aggirati da circonvallazioni. Flussi informatici fecero sorgere centri urbani fatti di benessere e di emarginazione, dove masse di turisti e di profughi si sfiorano e si incrociano. Quando, nel 1992, l’etnologo parigino Marc Augé aveva coniato il termine «non-lieux», per definire la sempre più frequente edificazione di aree di sosta autostradali, di parchi giochi, di duty free shop, di complessi alberghieri e centri per profughi e richiedenti l’asilo, faceva riferimento a isolamen-

¹ Traduzione dal tedesco di Paolo Parachini.

L’articolo si ricollega al progetto di ricerca *Zwischenorte in Graubünden. Die neue Inszenierung der Alpen* (2015-2017), che sta realizzando Thomas Barfuss, con fotografie di Daniel Rohner. Tale progetto intende descrivere la mutata percezione e rappresentazione dello spazio alpino nel contesto della moderna accelerazione, dell’affarismo e della standardizzazione e omologazione. Vengono analizzati e documentati: aree di sosta autostradali, punti franchi, parcheggi, stazioni invernali, luoghi di transito, ecc. Saltano all’occhio complessi punti nodali e nevralgici, nei quali confluiscono globalizzazione e realtà politiche di identità culturali, di storia e promozione commerciale.

to e assenza di storia e di identità che finivano per creare il «non-luogo»; ma già ben prima artisti-ricercatori, come Cortázar e Dunlop avevano raccontato storie sui «non-luoghi». In tale contesto, nel Cantone dei Grigioni, il film-maker dell'alta Engadina Christian Schocher è stato un autentico pioniere; infatti, per realizzare il suo film-documentario «Reisen der Krieger» - girato alla fine degli anni Settanta - aveva accompagnato attraverso la Svizzera un rappresentante di prodotti cosmetici nei suoi spostamenti lungo autostrade, aree di sosta e motel a buon mercato fino a giungere nelle montagne grigionesi.

Come già aveva osservato Augé, analizzando i cosiddetti «non-luoghi», emerge che proprio nei luoghi ibridi nasce la tendenza a inscenare e rappresentare lo spazio e a edificare patrie compensative. Si può agevolmente verificare questa tesi visitando una qualsiasi area di servizio autostradale, per esempio quella di Heidiland a Maienfeld, dove all'entrata del Marché, accanto alla capra nana (l'ultima volta che vi sono transitato il recinto era completato con una mucca di plastica color verde), si trova un distributore di monete. Inserendo un pezzo da cinque franchi appare in alto la sagoma di Heidi che – rivolta al parcheggio – chiama a casa le sue caprette fra treni sferraglianti.

«Non-luogo» turistico

Uno di questi luoghi, che del resto fino ad ora non è mai stato preso in considerazione dalla ricerca culturale, è il villaggio di Campocologno, situato alla frontiera con l'Italia. Questo villaggio è una sorta di laboratorio dei flussi umani e commerciali, caratterizzato com'è da: il Bernina-Express pieno zeppo di turisti, i piloni dell'alta tensione a mezza costa che trasportano la corrente elettrica in Lombardia, e in estate sulla strada cantonale un traffico intenso che scorre da e per il punto franco di Livigno. Proprio a ridosso della frontiera si trova la centrale elettrica (rinnovata nel 1970), costruita tra il 1904 e il 1907; nel 1922 l'Heimatschutz pubblicò nella sua rivista (testo corredato da fotografie e disegni) un controprogetto che prevedeva di sostituire il tetto piano della sala macchine con uno a capanna, nonché di occultare le condutture dietro una fila di alberi. L'immagine romantica che i turisti cercano in regioni lontane l'Heimatschutz la voleva realizzare in patria. Intendeva cioè trovare una forma tradizionale da applicare a scopi industriali e turistici. Oggi il cartello «Valposchiavo Benvenuti/Willkommen», con il logo delle vacanze nei Grigioni, saluta gli ospiti soltanto all'uscita del villaggio e assegna a Campocologno – ormai assediato e asfissiato da un traffico insopportabile – l'etichetta di un «non-luogo turistico». Le cose stavano ben diversamente fin verso la fine della Seconda Guerra mondiale: Campocologno rappresentava quel sud della Svizzera che si poteva raggiungere per pochi soldi con la Ferrovia Retica.

Oggi, per contro, si ha l'impressione che il traffico intenso abbia momentaneamente inghiottito e cancellato Campocologno dalla carta nazionale. I turisti del pieno di benzina vanno e vengono senza più indugiare per altri scopi, l'insediamento di nuovi stabilimenti industriali attira soprattutto frontalieri e, mentre un tempo i residenti giocavano a carte o a bocce sulle piazze antistanti ai ristoranti, ora – così ci racconta-

no i locandieri – per divertirsi non ci si accontenta più di andare fino a Tirano, ma si prosegue addirittura fino a Sondrio. Poi essi elencano tutti i negozi che nel corso degli ultimi decenni hanno chiuso i battenti; anche la sorveglianza della centrale elettrica è stata dislocata altrove, l’edificio scolastico è ormai vuoto, il posto di capostazione è stato soppresso. Il negozio a ridosso del ristorante sembra respirare ancora l’atmosfera degli Anni Settanta, quando i turisti si rifornivano di dadi Maggi e Knorr e di calze di seta, mentre più avanti i contrabbandieri italiani bevevano un bicchiere di vino in attesa della partenza.

Nostalgia riprodotta alla perfezione

La nostalgia, unitamente all’esotismo, appartiene a quei precisi ambiti in cui opera il turismo. Per la valorizzazione dello spazio alpino la nostalgia è imprescindibile. Paradossalmente la nostalgia può essere commercializzata soltanto là dove il mancato sviluppo delle condizioni è stato portato agli estremi, vale a dire proprio là dove il passato viene a coincidere con l’immagine che se ne fa il tempo presente. Così quando ad esempio una réclame della birra ci presenta una scena di convivialità, in un ambiente sereno e intimo come un «Arvenstübli» (il tipico locale rivestito di pino cembro), si fa allusione a un comportamento sociale ormai divenuto anonimo e disumano, dipendente com’è dai media digitali, mentre al contrario, la vecchia casa sulla strada cantonale, davanti alla quale sfrecciano macchine senza sosta, non rientra minimamente in questa proposta promozionale. Eppure Campocologno, anche dopo gli anni gloriosi del contrabbando (che sul territorio svizzero era praticato del tutto legalmente quale «esportazione in zona comunitaria»), non è divenuta una località fantasma. Oltre che con la collaudata coppia di locandieri - fedeli nella buona e nella cattiva sorte al loro ritrovo - ho parlato con un giovanotto che ha fatto ritorno nella casa del nonno. A Coira, dove si era trasferito per seguire la sua formazione professionale non si sentiva a suo agio. Rientrato a Campocologno mi dice che qui sta bene, poiché ha la possibilità di spostarsi. Grazie alla sua automobile raggiunge abbastanza in fretta sia Poschiavo dove lavora, sia Madonna di Tirano, ove continua la tradizione di famiglia nella produzione di vino e grappa per uso personale.

L’innovazione della gente comune

Ci sono vari tipi di luoghi ibridi; da un lato quelli che coincidono con le aree di sosta delle autostrade, realizzate e messe in scena in modo che siano leggibili facilmente dagli automobilisti in transito; dall’altra quelli che sono quasi impercettibili e invisibili – probabilmente asfissati dal traffico o relegati ai margini – con alle spalle un boom commerciale in attesa di tempi migliori. Qui non è sufficiente una breve sosta o un rapido sguardo per riconoscere – rivestite come sono da una configurazione ben poco spettacolare del quotidiano – forme di vita del tutto particolari e originali, germogli di nuove opportunità. Del resto si dimentica facilmente che la gente comune – lontana dall’ambiente multimediale o dal celebrato mondo imprenditoriale – non svilup-

pa soltanto una buona dose di frustrazione e di ostinazione, bensì pure energie innovative e nuove modalità esistenziali. Luoghi ibridi caratterizzati da velocità, traffico e cifra d'affari, sono spesso sottoposti a cambiamenti repentini. Improvvisamente il fatturato crolla; oppure quello che ieri appariva ancora al top della modernità oggi è già sorpassato. Pertanto non fa meraviglia se i giudizi su un dato luogo divergono ampiamente, e talvolta non si è della stessa opinione. Un esempio lampante ce lo fornisce Samnaun, che fino a pochi decenni fa era un villaggio adagiato in fondo a una valle laterale. Oggi Samnaun è formato da un coacervo di negozi *duty free*, e ha assunto l'aspetto di un museo e di una location per party invernali.

Un paese rinasce

Roveredo è stato penalizzato dalla velocità in un altro modo. La ferrovia retica, inaugurata nel 1907, transitava su un'ampia piazza. Purtroppo negli ultimi cinquant'anni dal Ristorante Stazione lo sguardo poteva abbracciare unicamente l'autostrada. Una mano ignota aveva «sprayato» sulle pareti foniche la parola «Dreamer». Nel frattempo Roveredo è risorto dall'incubo e rincorre il suo sogno. Eppure ora che muri e strada sono stati abbattuti e demoliti, non risulta così semplice realizzare questo sogno. Una cosa rimane certa: nessuna via riporterà all'antico villaggio. L'autostrada, seppure non più visibile né udibile, ha portato con sé inedite velocità, nuove esigenze e modalità esistenziali. Il paese, che sorgerà sul territorio in precedenza occupato dall'autostrada, assumerà le caratteristiche dell'agglomerazione, sarà un punto di snodo in una rete fatta di mobilità, di nuove coordinate, di progetti esistenziali. Non fa dunque meraviglia che anche il ritmo per la ricostruzione del nucleo di Roveredo sarà piuttosto quello dell'autostrada e non quello della vecchia ferrovia retica.