

ISSN 1016-9954

 **info**

**N. 72 · maggio 2004 · Edizione italiana**

Commission  
Internationale  
pour la  
Protection  
des Alpes

Internationale  
Alpenschutz-  
kommission

Commissione  
Internazionale  
per la Protezione  
delle Alpi

Mednarodna  
komisija za  
varstvo Alp

**Austria**  
**Francia**  
**Germania**  
**Italia**  
**Liechtenstein**  
**Slovenia**  
**Svizzera**



# Le città delle Alpi

## Care lettrici, cari lettori,

A partire dal Romanticismo le Alpi costituiscono un'amata superficie di proiezione dei desideri urbani. Tutto ciò che sembra mancare alle città, ad esempio la natura e la naturalità, viene attribuito alle montagne ed ai loro abitanti. A questo proposito la constatazione che oggi circa due terzi della popolazione dell'arco alpino vive concentrata in agglomerati urbani e ciò mal si accorda con l'immagine agro-pastorale.



© Andreas Weissen

senza, oppure il frequente e spesso rigido controllo sociale delle piccole comunità di paese. La "città" è per molti sinonimo di "libertà" e "successo". Anche la popolazione montana ha però i suoi miti: a partire dall'industrializzazione le città sono un'amata superficie di proiezione dei desideri delle aree rurali.

Le città delle Alpi sono per lo più piccole città, che spesso nei secoli passati hanno esercitato la propria forza di attrazione in qualità di mercati, centri amministrativi e di formazione. La situazione delle città alpine è simile a quella delle piccole città del resto d'Europa: minacciano di diventare dei satelliti delle metropoli se non riescono a mantenere, o a recuperare, un proprio profilo e puntare tutto sulla sostenibilità.

Le città alpine non sono degli oggetti isolati, al contrario il loro legame con il territorio circostante è da sempre molto stretto. Hanno infatti interesse economico a commercializzare le risorse delle aree rurali (prodotti di qualità, attrattività del paesaggio naturale e culturale per il tempo libero). Quanto più vitali si mostrano le aree rurali, tanto più aumenta il potenziale di creazione di valore aggiunto di tutta la regione. Forti legami di cooperazione tra la città ed il territorio circostante sono quindi un fattore chiave per uno sviluppo sostenibile nell'arco alpino. E in questo campo le cose da fare sono molte.

Le città alpine potrebbero inoltre diventare ambasciatrici e rappresentanti delle regioni alpine in Europa e nel mondo. Condizione essenziale per questo è tuttavia la messa in rete delle città alpine. Un primo passo in questa direzione è costituito dalla "Comunità di lavoro Città delle Alpi" e dalla rete "Città alpina dell'anno".

*Andreas Weissen*  
*Presidente della CIPRA-International*

Editoriale

Si tende a sorvolare sulla marcata tendenza all'urbanizzazione delle aree alpine al confine con la pianura e le valli maggiori, anche nella Convenzione delle Alpi e nei suoi protocolli.

Come sempre la maggior parte delle pubblicazioni di carattere socio-economico sulle Alpi si concentra sul cambiamento strutturale delle aree rurali. Dietro il concetto di "cambiamento strutturale" si nasconde soprattutto lo spopolamento dei villaggi di montagna e delle valli laterali a vantaggio delle città. Sono molti i motivi di questo esodo, tra cui ad esempio una scarsa offerta di posti di lavoro, se non addirittura l'as-

# INDICE



## Le città delle Alpi

- 4 Storia delle città alpine
- 5 Le città alpine hanno un'identità comune?
- 6 Crescita urbana su uno spazio ridotto - quanto può essere estesa una città alpina?

7 Le regioni rurali alpine - un Central Park delle città delle Alpi?

8 Le città alpine dipendono dalla mobilità, nel bene e nel male

9 Collegare gli spazi verdi delle città

9 Reti di città alpine

## Rappresentanze nazionali della CIPRA

10 Progetti e sfide della CIPRA-Slovenia

## Libro bianco/ Libro nero

11 Programma di sviluppo regionale a Lubiana/SI

11 Bolzano/I: incremento del servizio aereo

## News

12 "Settimana alpina": quattro organizzazioni attive a livello alpino, un solo obiettivo

# Storia delle città alpine

**La nascita e lo sviluppo delle città alpine è da condurre, così come nel caso delle città situate all'esterno dell'arco alpino, a fattori di natura socio-politica. L'intensificarsi della pratica agricola e lo sviluppo delle possibilità di trasporto hanno rivestito tuttavia nell'arco alpino un ruolo di particolare importanza.**



© CIPRA

**Segni del potere statale: storia e modernità.**

Red. La peculiarità di una città alpina, rispetto ad una situata all'esterno delle Alpi, consiste proprio nel suo essere all'interno delle Alpi, attorniata da montagne. Questa constatazione tuttavia è stata percepita solamente nelle epoche più recenti. Nelle descrizioni e nelle rappresentazioni del XVII e del XVIII secolo le montagne non vengono quasi neppure menzionate o raffigurate. In occasione del congresso delle città tenutosi a Londra nel 1860 si è concordato di considerare come città quegli insediamenti la cui popolazione superava le 2000 unità. Oggi la scala di questa suddivisione è molto varia: mentre in Danimarca un insediamento di 200 abitanti è considerato già come città, in Giappone occorre raggiungere quota 50.000. In Francia e in Germania lo spartiacque si situa dipendente dalla regione sui 2.000 abitanti, in Italia e in Svizzera sui 10.000.

Nel XVI secolo, con una delimitazione pari a 5.000 abitanti, esisteva già la prima città alpina. Tra il 1700 ed il 1800 questo numero è salito da sette a nove, tra il 1870 ed il 1900 da 20 a 42. Come scrive nel 1588 lo statista Giovanni Botero, nacquero dei gruppi di persone alla ricerca di protezione da vari pericoli, come quelli che esistevano ad esempio in zone poche ospitali o durante i periodi di guerra. Nelle Alpi ha rivestito un ruolo importante anche la limitata disponibilità di zone pianeggianti. Gli insediamenti maggiori si concentrano nelle valli, là dove c'è più spazio e dove la pratica agricola è un po' meno faticosa.

## Importanza dell'agricoltura

Le aree circostanti hanno avuto un'importanza notevole nel rifornire di generi alimentari le nascenti città. La posizione di una città e del suo territorio erano dunque decisive per il loro sviluppo. A causa della crescente altitudine e dei ritmi vegetativi via via più brevi la pratica agricola in montagna era limitata e ciò ha posto dei limiti allo sviluppo delle città. Solo dopo l'intensificarsi dell'agricoltura è stato possibile lo sviluppo di città a quote più elevate. All'inizio del XIX secolo la città alpina più alta si trovava a 700 metri, alla fine del secolo a 1600. All'aumentare della densità della popo-

lazione e del grado di intensità dell'agricoltura cresceva anche il potenziale di crescita urbana.

## Influsso dei fattori socio-politici

Spesso si dà per scontato che le città alpine si siano sviluppate soprattutto lungo importanti vie di comunicazioni. Il traffico transalpino non è stato però il solo fattore decisivo per lo sviluppo delle città delle Alpi. Ciò è confermato dal fatto che nelle aree montane svizzere per lungo tempo nessun insediamento ha raggiunto il livello-soglia per essere considerato città. Se il traffico transalpino avesse effettivamente dato gli ipotizzati impulsi alla crescita si sarebbero dovuti sviluppare agglomerati maggiori lungo le principali vie di comunicazione.

Nella crescita delle città lo sviluppo dello stato e della società ha rivestito un ruolo più importante. La concentrazione delle élite territoriali e dei mezzi di potere all'interno della formazione dello stato hanno rappresentato fattori decisivi per lo sviluppo delle città. A questo proposito i primi impulsi sono partiti spesso dall'aristocrazia. Le città erano centri di potere statale e religioso. Anche le possibilità di trasporto hanno condizionato lo sviluppo delle città. Nel XVI e nel XVII secolo la navigazione su fiumi e canali rappresentava un importante mezzo per l'approvvigionamento della città, mentre verso il 1850 sono comparse le prime linee ferroviarie. Gli effetti di tale sviluppo verranno approfonditi nell'articolo sulle città alpine e sulla mobilità.

Oggi la funzione di una città alpina dipende soprattutto dal suo collegamento con il territorio circostante. Ricopre un'importante funzione accentratrice come punto di scambio di idee, innovazioni e cultura. La sua dipendenza è scarsa, l'approvvigionamento della popolazione infatti può essere agevolmente assicurato grazie alle possibilità di trasporto.

*Bibliografia: Jon Mathieu (1998): Geschichte der Alpen 1500-1900 - Umwelt, Entwicklung, Gesellschaft. Böhlau Verlag Wien-Köln-Weimar.*

Il 29 giugno a Chambéry/F si terrà un incontro internazionale sul tema "La cité dans la montagne". Per ulteriori informazioni si rimanda a <http://www.montanea.org>.

Il numero 10 della rivista L'Alpe è dedicato al tema delle città di montagna e contiene ulteriori interessanti contributi su questa tematica.

# Le città alpine hanno un'identità comune?

**Le città alpine hanno così tanto in comune da poter parlare di una propria identità? Questa identità comporta un legame con la montagna che dà loro specificità e che permette così di parlare di un'identità alpina?**

Rispondere a queste domande non è certo facile. In primo luogo quella di "città" è una categoria disomogenea, che comprende sia borghi da 2000 residenti sia capitali regionali. D'altra parte il carattere urbano comporta esso stesso una certa distanza dalle montagne: suppone infatti una buona raggiungibilità e la possibilità di sviluppo per industrie, servizi e per insediamenti e ciò è assai difficile da trovare nelle zone altimetriche più elevate. Dal punto di vista sociologico è anche noto come la vita urbana abbia per definizione un livello inferiore di legame al territorio e come essa sia caratterizzata da rapporti più impersonali. L'urbanità e l'alpinità non vanno molto d'accordo, anche se non si condivide la classica opposizione tra la montagna redentrice e la civilizzazione urbana corruttrice!

## Diverse relazioni con la montagna

La varietà delle città si riflette nelle diverse relazioni con la montagna. Le città alpine non hanno un'identità comune; piuttosto si può dire che ogni città alpina abbia una propria identità e che la molteplice storia e geografia delle singole città porti a questo proposito ad una grande varietà. Alcune città rispondono al bisogno di servizi della popolazione rurale. Altre invece si sono sviluppate in funzione delle vie di comunicazione, per il controllo dell'accesso alla montagna. Il paesaggio urbano non riflette un'univoca cultura alpina. Da Torino a Innsbruck o a Trento la personalità delle città segna l'appartenenza ad un'area politica e sociale, a regioni caratterizzate dalla stessa storia e dalla stessa cultura. È vero che esistono dei tratti spiccatamente montani, ma essi sono insufficienti per caratterizzare un paesaggio comune che si estenda al di là dei confini nazionali.

## Identità urbana e alpina: un fenomeno contemporaneo

Ciò non significa che rifiutiamo l'idea di un'identità urbana e alpina. Una simile identità tuttavia ci sembra piuttosto un fenomeno contemporaneo, in corso di costruzione piuttosto che ereditato dalla storia o dall'ambiente naturale. Sta nascendo oggi una nuova relazione tra città e montagna, una relazione che si basa su valori condivisi dalla maggior parte dei paesi occidentali. Nasce così ora una nuova identità alpina condivisa da molte città dell'arco alpino. Può sembrare un paradosso che ciò avvenga proprio nel momen-

to in cui l'evoluzione urbana dipende sempre meno dalle risorse regionali.

Da dove muove questa nuova forma di identità alpina e da cosa è caratterizzata? È importante richiamare l'attenzione su uno dei motivi fondamentali: le città situate ai piedi delle montagne e nelle valli non sono più limitate alle zone altimetriche inferiori. Attraverso zone residenziali o quelle per il tempo libero, più o meno naturali, le città si sono estese fino a quote elevate. Ne deriva una città-montagna che non costituisce per forza un tessuto urbanizzato continuo ma che raggruppa spazi la cui economia è integrata con quella della città e la cui popolazione ha carattere urbano. Questa città è così alpina solo in virtù della sua estensione. Si può giudicare questo fenomeno come meglio si crede ma è chiaro come ciò comporti che la popolazione, o la sua rappresentanza politica, si trovi ad occuparsi di montagna. Rischi, limiti imposti dal luogo, attività del tempo libero o della formazione ed i trasporti non possono essere considerati trattando separatamente città e montagna, ma interessano allo stesso tempo l'una e l'altra.

## Trasformare in progetto immagine ed ideologia

La compenetrazione di città e montagna rappresenta da sola un valore aggiunto per le città, che si differenziano da altre località sulla base dei valori positivi di urbanità e natura. La città alpina quindi diviene ciò che è in quanto risveglia l'immagine di una città che affonda le proprie radici nella natura o nella regione.

Ciò porta a nuove possibilità di collegamento, alla creazione di reti transfrontaliere e ad una strutturazione delle città alpine che vengono così a trovare un'unità. Questa identità tuttavia deve ancora trovare delle vie concrete. Immagine ed ideologia devono essere concretizzate. Le città alpine si sono estese e possono fare affidamento su una solida base. Quando poi le città alpine propendono per un certo tipo di sviluppo o portano una risposta concreta all'utopia della riconciliazione tra città e territorio circostante possono divenire realmente un punto di riferimento per l'identità e la realtà alpina.

*Marie-Christine Fourny-Kober, Istituto di geografia - Università Joseph-Fourier di Grenoble*

© Grenoble Communication



**Intreccio tra città e montagna: sfida per gli sviluppi futuri.**

# Crescita urbana su uno spazio ridotto - quanto può essere estesa una città alpina?



© Manfred Perlik

**Il palazzo delle aziende comunali di Innsbruck/A, anno di costruzione 1926. Le città delle Alpi non si limitano al tettuccio d'oro, ai portici ed al turismo.**

Dal 2003 St. Moritz è l'agglomerato più giovane della Svizzera. St. Moritz, assieme ai sette paesi che fanno parte del comune, conta 15.157 abitanti. Ma St. Moritz è una città? Non secondo i criteri correnti: l'estensione corrisponde a quella di Berna che però è 20 volte più popolosa. La densità di popolazione è pari a 30 abitanti/km<sup>2</sup>, Zurigo e Basilea arrivano a quota 1000/km<sup>2</sup>. Questo può costituire un problema per la regione? Non subito. Ha successo dal punto di vista economico e assieme a Davos è l'unica regione delle Alpi svizzere a non ricevere le sovvenzioni per le aree montane. Decisivo per la classificazione il fatto che qui il rapporto tra popolazione locale e turisti è tutt'altro che rovesciato, e così St. Moritz riesce a stento a raggiungere la grandezza di una città, nonostante abbia caratteristiche urbane. St. Moritz è un caso particolare: sia in relazione alle sue dimensioni limitate, sia per quanto riguarda il prodotto che offre, il turismo di lusso, che viene commercializzato con successo.

Accanto alle funzioni rivolte verso l'esterno le città hanno anche la funzione endogena di centro commerciale ed amministrativo per il territorio circostante e la sua popolazione. Nelle vallate alpine o al loro imbocco sono sorte già in epoche lontane tante piccole città. Considerate la limitata disponibilità di spazio, le difficoltà di accesso ed il limitato incremento demografico la crescita si è limitata sia per motivi commerciali che per la superficie a disposizione.

## **Cambiamento a svantaggio delle piccole e medie città**

Oggi grazie ai tunnel molte delle barriere alle comunicazioni sono cadute ed è tecnicamente possibile scavare quasi ogni montagna: sarebbe possibile pensare che i centri decisionali politici ed economici si trovino nelle aree montane. Oggi tuttavia non è più il mercato per l'approvvigionamento a giustificare la grandezza di una città, ma quello del lavoro. Il cambiamento strutturale economico crea servizi sempre più specializzati. Questi settori dipendono con un ritmo sempre più incalzante dal know-how e dai servizi. Le regioni metropolitane godono di una posizione di vantaggio in quanto dispongono di possibilità di comunicazione enormemente superiori rispetto a quelle delle piccole città.

Perciò non solo non è da attendersi un cambiamento radicale in quanto le regioni metropolitane lo impedirebbero e anche perché gli obiettivi ecologici hanno

guadagnato importanza. L'offerta di terreno è limitata per motivi naturali. L'espansione si scontra spesso con la protezione del paesaggio. L'accentramento edilizio va spesso contro gli interessi degli investitori. Problematica è anche la separazione delle funzioni, ossia l'utilizzo delle città alpine esclusivamente per gli scopi abitativi e il tempo libero. Un elemento di traino è proprio la possibilità di avere più superficie a disposizione.

## **Quali prospettive per le città alpine?**

Le città alpine hanno un futuro innanzitutto se possono contare su un territorio circostante abitato, per il quale svolgono compiti sociali. In secondo luogo le città sono per definizione orientate verso l'esterno e guadagnano in tal modo una parte della loro identità, della loro attrattività e delle infrastrutture urbane.

Le piccole città, e quindi anche le città alpine, hanno tuttavia possibilità limitate di affrontare una produzione orientata all'esterno. St. Moritz è al tempo stesso caso eccezionale e normale: eccezionale perché sono poche le località interessate da questo settore turistico. Caso normale perché lo stesso turismo di lusso non apporta un alto valore aggiunto regionale. In molti casi, ad esempio in quello dei parchi tematici, i profitti e gli oneri sono ripartiti in maniera ancora più svantaggiosa.

Le città alpine riusciranno a mantenere la loro funzione sociale e la loro legittimità fintanto che rispetteranno sia la "funzione di rete" proiettata all'esterno che quella "di approvvigionamento" rivolta verso l'interno. Visto che l'attuale distribuzione della popolazione e la differenziazione dei settori economici potrebbero cambiare di poco, per quanto riguarda la loro sostanza, la possibilità dell'orientamento verso l'esterno è assai limitata. Questo significa allo stesso tempo che l'interesse pubblico, all'interno e all'esterno delle Alpi, nei confronti di queste città deve essere sufficientemente elevato tanto da individuarne una qualità degna di essere conservata e da contribuire finanziariamente a tale mantenimento. Ciò presuppone che la cultura regionale, le relazioni sociali, le infrastrutture e la varietà d'utilizzo siano tenute nella stessa considerazione della cultura ufficiale, della protezione ambientale classica e del desiderio di un'elevata biodiversità.

*Manfred Perlik, WSL, programma "Il paesaggio delle aree peri-urbane", CH-8903 Birmensdorf, manfred.perlik@wsl.ch; EPFL, LADYT, CH-1015 Lausanne*



© Manfred Perlik

**La lavorazione del metallo della ditta Voestalpine, Bruck an der Mur/A.**

# Le regioni rurali alpine - un Central Park delle città delle Alpi?

**La CIPRA ha chiesto a Bernard Debarbieux se le zone rurali delle Alpi possano trasformarsi in una sorta di Central Park per le città alpine. "A ben guardare la domanda non è fuori luogo", ha risposto lui.**

Il Central Park è un famoso parco del cuore di New York. È stato realizzato a partire dal 1857 da F. Olmsted ai margini della città di allora. Olmsted, ispirandosi alle teorie inglesi sul paesaggio, si proponeva di mettere a disposizione delle classi popolari un paesaggio certo molto modificato, ma che offriva una rappresentazione molto armonica della natura. Il successo artistico e popolare di questo parco ha condotto molte città nordamericane ad affidare incarichi simili ad architetti del paesaggio. Fino ad allora il modello rimase molto urbano e caratterizzato da una notevole impronta artistica. Questi parchi avevano quindi poco in comune con la regione naturale della montagna.

## La montagna artificiale

Poco dopo si è cominciato a immaginare di gestire le montagne degli USA in modo simile a quanto fatto per questi parchi. Nel 1864 il New York Times propose di trasformare il massiccio dell'Adirondacks in un "Central Park for the World". Questo massiccio, situato nella parte settentrionale degli Stati Uniti, era scarsamente abitato e le attività economiche presenti erano poche, limitate all'attività mineraria e forestale. Nel 1910 lo stato di New York dichiarò l'Adirondacks parco naturale nazionale (state park): le attività minerarie e lo sfruttamento forestale furono soppressi ed i piccoli centri si trasformarono in località turistiche. Nel frattempo in California, nell'alta valle dello Yosemite, fu istituito il primo parco naturale in assoluto. L'incarico della gestione turistica e paesaggistica fu conferito a F. Olmsted, che si trovava per la prima volta a confrontarsi con la pianificazione di un'area extra-urbana. Il risultato è noto: questo parco, che nel 1890 fu trasformato in parco nazionale, è sia un polo di attrazione turistica che una zona di protezione naturale, in cui ogni attività agricola o legata allo sfruttamento forestale è assolutamente proibita.

I paesaggi alpini hanno qualcosa in comune con il Central Park delle origini o con una delle sue propaggini montane? No, a prima vista. Nelle Alpi non esistono misure così radicali e globali. Nessuna misura di modellazione del paesaggio. Al contrario la vita delle città e delle campagne è animata e nessun regolamento ha finora tentato veramente di escludere o di riconvertire. Se i paesaggi alpini dovessero essere trasformati in un Central Park, ciò non accadrebbe certo per il bene della popolazione delle città alpine, troppo poco abitate per poter sfruttare una superficie così

vasta. Un Central Park alpino corrisponderebbe alla popolazione urbana di tutta Europa, un "Central Park per l'Europa" per parafrasare il quotidiano newyorkese. E ciò non si discosterebbe molto dal "Playground of Europe", il terreno di gioco dell'Europa, profetizzato da Leslie Stephen oltre un secolo fa.

## Città e campagna nelle Alpi, una complementarità debole

Osservando con più attenzione, quest'ipotesi merita di essere considerata più a fondo. Qual è la funzione delle città alpine per le regioni rurali circostanti? La fornitura di servizi per la popolazione rurale, che aveva giustificato l'esistenza della maggior parte di queste città fino alla metà del XIX secolo, ricopre oggi un ruolo marginale rispetto alle attività industriali, di trasporto e amministrative. Da molto tempo ormai le città alpine non hanno più a che fare con la funzione produttiva della campagna circostante. Lo stesso turismo, che a stento si ordina sotto le attività rurali, si basa sull'afflusso di persone, servizi e beni che non riguarda principalmente le città alpine, ad eccezione delle più grandi e quelle che hanno veramente il potenziale di fungere da capitali regionali. Le città tradizionali si trovano talvolta a dover fronteggiare la concorrenza dei maggiori centri turistici, come Davos o Chamonix, quando questi possono fornire un'ampia gamma di servizi. Tutto ciò contribuisce ad una certa indolenza delle città alpine che, da un secolo, mostrano tassi di crescita modesti in confronto alla media delle grandi metropoli ai piedi delle Alpi.

Cosa rimane, in queste condizioni, delle relazioni tra città e campagna nelle Alpi che come abbiamo visto, dal punto di vista della reciproca integrazione nel sistema di produzione, sono divenute molto deboli? L'asalto alle zone residenziali, che dà vita a fiumi di pendolari; le attività del tempo libero nelle vicinanze delle città, che portano ad un incremento spettacolare dei flussi di traffico stradale; qualche breve circuito di commercializzazione dato dalla vendita di prodotti agricoli. In sostanza non siamo lontani dal tipo di rapporto che esiste tra gli pseudo-Central Parks della montagna americana e le grandi città vicine. Si tratta semplicemente di ordini di grandezza diversi.

*Bernard Debarbieux, Professore dell'Università di Ginevra, Dipartimento di Geografia, bernard.debarbieux@geo.unige.ch*



© Bernard Debarbieux

**Immagine idilliaca della campagna alpina e celebrazione delle tradizioni dal paesaggio.**



© Bernard Debarbieux

**Quando economia pastorale ed economia turistica si fondono nel mantenimento dei simboli.**

# Le città alpine dipendono dalla mobilità, nel bene e nel male

**La funzione delle città alpine è evoluta attraverso la storia. Esse hanno assunto il ruolo di centri regionali, ma allo stesso tempo anche di posti tappa sulle grandi vie di comunicazione transalpina e di scambio culturale ed economico per gli stati centrali. La loro dipendenza dai centri extra-alpini va aumentando con la storia. Tale fenomeno è legato all'evoluzione della mobilità.**



**Bellinzona, la stazione nel 1875.**

© Gian Paolo Torricelli

La città delle Alpi deve la propria esistenza alla mobilità. Nel Cinquecento Briga, Briançon, Bellinzona o Chiavenna erano città, anche se contavano appena 3 o 4'000 abitanti. In ragione dei lunghi tempi di trasporto, vi si trovavano tribunali, chiese, mercati regionali. Si circolava a piedi e l'insediamento era in genere molto denso ma limitato e circoscritto da murate o da ostacoli fisici. Essendo investite di alcune funzioni centrali, le piccole città alpine potevano esercitare la loro posizione in termini di offerta di servizi sugli itinerari della circolazione transalpina, attraverso reti e servizi di trasporto locali. Alcune divennero importanti nodi per i traffici tra la Pianura padana e la valle del Rodano o l'Altipiano svizzero. Ma in ogni caso esse svilupparono legami privilegiati con le capitali peri-alpine, dove veniva smerciata gran parte della produzione della regione (come formaggio, carne, bestie) e dove venivano acquistati sale, cereali, tessuti o spezie, dove infine si creavano i circuiti dell'emigrazione stagionale.

## **Gli assi di transito transalpino, strumento di potere**

Il primo grande cambiamento avvenne tra la fine del XVIII e la prima parte del XIX secolo, con la caduta dell'ancien régime, quando ai sentieri si sostituirono le strade di passo. La strada era nata per scopi militari e nelle Alpi divenne il principale strumento del controllo del territorio dello stato-nazione. Materializzò la frontiera, con le fortificazioni e con il controllo dei flussi. E permise la diffusione nello spazio alpino di merci e prodotti di consumo a prezzi bassi, contro cui l'artigianato e l'allevamento locali a lungo andare non poterono competere. Il ciclo evolutivo della città alpina, che in qualche caso si ridusse ad essere soltanto lontana sede di guarnigione, sembrò chiudersi parallelamente alle ondate di emigrazione senza precedenti che caratterizzarono le Alpi nel XIX secolo.

## **La strada e la ferrovia, motori di "progresso"**

Nell'ultima parte dell'Ottocento tuttavia, lo sviluppo del trasporto ferroviario fu vettore di nuovi apporti migratori e diede alle Alpi un nuovo impulso all'urbanizzazione. Con la produzione di energia idroelettrica la ferrovia portò l'industria nelle vallate e permise la nascita delle stazioni turistiche in alta montagna. La forma della città si mantenne quella della conurbazio-

ne industriale, la classica forma dell'insediamento lineare disposto lungo gli assi ferroviari, come a Modane, Chiasso o Domodossola.

Il dopoguerra fu l'epoca del turismo di massa e le Alpi videro il susseguirsi degli investimenti immobiliari, delle speculazioni per lo sfruttamento dell'alta montagna e per la realizzazione di strade d'accesso alle stazioni turistiche. Nel giro di qualche anno, parallelamente alla crescita del traffico, la circolazione automobilistica divenne il mezzo di trasporto dominante e su di essa si basò l'ultima fase dell'urbanizzazione dello spazio alpino. Non si spiega altrimenti l'edificazione disordinata e dispersiva, senza un apparente piano, che ha invaso ormai certi fondovalle, come nel Canton Vallese o in Valtellina, o la periurbanizzazione dei versanti e delle colline dei laghi prealpini.

## **La mobilità, fattore di congestione**

Oggi la popolazione delle Alpi è essenzialmente urbana, ma esse non hanno quasi più industria e non hanno più alcun ruolo chiave nella rete dei trasporti, anzi ne sono fortemente dipendenti. Rari sono i casi in cui l'autonomia urbana è garantita dalla messa in valore delle risorse locali. Ben collegata con le capitali peri-alpine, la città delle alpi tende piuttosto a diventare un quartiere residenziale, in qualche caso un agglomerato specializzato in attività di gestione e di direzione, ma vincolato a decisioni prese altrove. Quasi tutti questi agglomerati sono fortemente tributari del traffico stradale che, allo stesso tempo, è la più grande fonte di carico sull'ambiente e sulla salute, quella che pesa di più sulla qualità di vita delle regioni alpine. Non c'è soltanto l'impatto del traffico degli oltre 4 milioni di TIR in transito ogni anno sotto i tunnel alpini, a cui si finirà, forse, per imporre il trasferimento su rotaia. C'è soprattutto il traffico interno, di origine e di destinazione negli agglomerati delle regioni alpine, che produce la maggior parte dei costi esterni in termini di inquinamento dell'aria, di rumore, di danni alla salute, di ingombro e di congestione. Il traffico di agglomerato sarà una delle grandi poste in gioco dello sviluppo territoriale delle Alpi nel XXI secolo.

*Gian Paolo Torricelli, Osservatorio dello sviluppo territoriale, SPU - Dipartimento del Territorio, CH-6501 Bellinzona, gian-paolo.torricelli@ti.ch*



**Insediamiento sparso, conseguenza delle possibilità della mobilità individuale (Cadenazzo, Piano di Magadino).**

© Gian Paolo Torricelli

## Collegare gli spazi verdi delle città

Red. Le città alpine si confrontano in modo diverso con la natura rispetto a quelle della pianura. L'orizzonte delle città alpine è composto anche dalle montagne che le circondano ed è così un segno costante del confronto tra natura e urbanità.

La città è l'incarnazione dell'azione dell'uomo in cui lo spazio, nella sua funzione antropologica, è ridotto: zone residenziali, aree commerciali ed industriali, vie di comunicazione. È possibile interpretare lo spazio urbano come negazione della natura, metafora della lotta contro quest'ultima. Una superficie non edificata viene percepita non come oasi naturale ma come riserva di terreno per future espansioni. Nemmeno i parchi pubblici costituiscono un'eccezione: il loro patrimonio forestale è messo infatti in discussione in molte città. A Grenoble, ad esempio, un parco pubblico ricco di piante sta per essere sacrificato alle velleità degli amministratori che, nonostante una forte mobilitazione della popolazione e delle ONG, vogliono far costruire uno stadio ed un parcheggio.

L'edilizia urbana attraversa da alcuni decenni una fase del suo sviluppo in cui si cerca di combinare il concetto di "cintura verde" attorno agli agglomerati con la creazione di una rete di spazi naturali all'interno delle superfici edificate. Così come nelle aree rurali si realizzano corridoi ecologici tra spazi naturali di particolare interesse, anche le città cominciano a sviluppare corridoi verdi con cui collegare, ad esempio, un fiume o un torrente con la cintura verde attorno alle aree edificate. L'invito alla natura di rompere le barriere poste allo spazio assegnato può essere interpretato come segno dell'accettazione di una combinazione o come confronto tra urbanità e natura.

Questi spazi naturali, piccoli e grandi, che si integrano con la rete urbana non hanno una funzione economica diretta ma possono costituire un segno di identità che consentirebbe alla popolazione urbana di trovare nelle immediate vicinanze quello che normalmente cercano nelle aree periurbane o in campagna. Questi spazi diverranno sempre più un elemento indispensabile per la funzionalità delle città.



© CIPRA  
**Zone incolte, parte integrante della realtà urbana.**

## Reti di città alpine

Red. Sono due le reti all'interno delle quali si attua la collaborazione delle città dell'arco alpino, la Comunità di lavoro Città delle Alpi ed il Comitato per la città alpina dell'anno.

Alla prima, fondata nel 1988, aderiscono più di 20 città di tutto l'arco alpino. Attualmente la sua attività si concentra sulla popolazione e la cultura, sui settori dello sport e del turismo.

In occasione dell'Universiade invernale di Innsbruck e per i Giochi olimpici invernali di Torino/I 2006 la Comunità di Lavoro organizza la partecipazione di ragazzi, provenienti dalle città aderenti, all'organizzazione delle attività. Nel settore della cultura dà il suo appoggio alla creazione di una rete dei musei delle città associate. Un altro gruppo di lavoro sta poi esaminando la possibilità di allestire una "Borsa internazionale per il turismo nelle città alpine" nell'ambito della borsa internazionale per il turismo montano che si terrà a Trento/I all'inizio del prossimo ottobre. La Comunità di Lavoro partecipa inoltre, assieme alle università delle varie città, alla pinificazione ed all'organizzazione di uno studio sul rapporto dei giovani con la montagna.

L'iniziativa "Città alpina dell'anno" è nata a Villach/A nel 1997 dalla volontà di sviluppare modelli sostenibili che potessero coniugare nelle Alpi il paesaggio naturale, le attività economiche e la vita in città. Tra i desideri quello di mettere in pratica la Convenzione delle Alpi e di sensibilizzare politici e cittadini al tema dello sviluppo sostenibile delle loro città.

Dal 1997 la Giuria ha selezionato sette città, insignite del titolo di "Città alpina dell'anno". Tutte le città in carica negli anni precedenti si sono riunite nel Comitato fondato nel 2003.

Tra le principali attività del Comitato per la Città alpina dell'anno l'accompagnamento della città in carica durante il suo anno, collaborando allo sviluppo di progetti e programmi; il Comitato svolge inoltre di attività di informazione e formazione sugli obiettivi della Convenzione delle Alpi. Per quanto riguarda il futuro, il Comitato si propone di rafforzare lo scambio di informazioni tra le città alpine dell'anno nonché di sviluppare e realizzare progetti di cooperazione.

Links: [www.cittalpi.net](http://www.cittalpi.net), [www.cittaalpina.org](http://www.cittaalpina.org)



**La CIPRA è una rete di rappresentanze nazionali. In ciascuno degli stati alpini le rappresentanze hanno una propria fisionomia. Per meglio comprendere questa varietà in questo e nei prossimi numeri del CIPRA Info presenteremo via via le rappresentanze nazionali.**

## Progetti e sfide della CIPRA-Slovenia



© CIPRA, CIPRA-Slovenija

**Il gruppo della CIPRA-Slovenia.**

Red. La CIPRA-Slovenia è un piccolo gruppo formato da persone interessate a raggiungere obiettivi nel campo della protezione delle Alpi attraverso varie attività, progetti, campagne e ricerca. In qualità di organizzazione non governativa (ONG) la CIPRA-Slovenia cerca inoltre di influenzare e sensibilizzare l'opinione pubblica su questioni importanti quali la protezione dell'ambiente e lo sviluppo delle Alpi.

Sono quattro le persone che attualmente lavorano per la CIPRA-Slovenia che si impegnano per un totale pari a un posto lavorativo e mezzo, ma viene pagato solo il 10%. Jernej Stritih è il presidente, Matej Ogrin il direttore, Dusan Prasnikar un collaboratore scientifico e Mateja Pirc una tirocinante. Attualmente l'ufficio della CIPRA-Slovenia è aperto solo sei ore alla settimana. Si trova presso l'istituto per le scienze forestali della Slovenia, Vecna pot 2, Lubiana.

### **Impegno per il parco regionale Kamnisko-Savinjske Alpe**

Il progetto più grande, e anche quello più impegnativo, è il parco regionale Kamnisko-Savinjske Alpe. La CIPRA-Slovenia lo coordina assieme al parco del paesaggio Logarska d.o.o e cerca di trovare un accordo tra i diversi interessi dei comuni, delle associazioni, delle società e della popolazione locale. La CIPRA-Slovenia, assieme a Logarska d.o.o, ha inoltre condotto un'analisi SWOT (strengths, weaknesses, opportunities, threats) tra i diversi gruppi (agricoltori, alpinisti, addetti al turismo, ecc...) allo scopo di individuare un comune denominatore. La CIPRA-Slovenia ha redatto anche una carta con tutte le categorie di protezione presenti nel parco. Quest'anno la collaborazione con Logarska d.o.o procede nel cercare di convincere la popolazione locale ed i comuni dei vantaggi che deriverebbero dalla fondazione del parco, di gran lunga superiori agli svantaggi.

Un altro progetto, ancora nelle prime fasi, consiste nella campagna per una politica sostenibile della mobilità in Slovenia. Nonostante la crescita del traffico sulle strade slovene sia sotto gli occhi di tutti, nessun partito e nessuna ONG fino ad ora hanno voluto confrontarsi con questo spinoso problema. La CIPRA-Slovenia vuole attirare l'attenzione su questo problema e sviluppare soluzioni per una mobilità meno aggressiva assieme ad iniziative locali e a tutti quanti vogliono collaborare.

Altri progetti interessano ad esempio il settore della formazione, in collaborazione con il WWF. Anche la campagna sulla Convenzione delle Alpi è stata un successo: la Slovenia ha infatti ratificato nel novembre 2003 tutti i protocolli della Convenzione delle Alpi.

### **Problemi finanziari delle ONG**

La CIPRA-Slovenia, come tutte le ONG slovene, si trova a confrontarsi con grandi problemi finanziari. Così le idee superano le effettive possibilità. Nonostante questo la CIPRA-Slovenia riesce a vedere realizzate alcune delle sue idee e a progredire ogni anno nel settore della protezione delle Alpi, grazie all'aiuto di varie organizzazioni (ad es. Gozdarski Institut Slovenije, Oikos d.o.o, ZRC-SAZU) e al grande entusiasmo dei suoi collaboratori.

### **Prima di tutto la collaborazione**

La CIPRA-Slovenia mira a diventare una forte e nota ONG nel settore della protezione delle Alpi in Slovenia. Uno degli obiettivi è quello di incrementare il numero dei soci dagli attuali 50 a più di 500 in modo che le persone interessate a lavorare in Slovenia, nel settore della protezione delle Alpi possano realizzare le proprie idee presso la CIPRA-Slovenia. La collaborazione con altre ONG slovene e con i comuni riveste anche per il futuro carattere di priorità.

La CIPRA-Slovenia è stata fondata nel 1977. I primi anni hanno visto la direzione presso l'ordine degli urbanisti sloveni, successivamente presso il parco nazionale del Tricorno. Dal 1998 la CIPRA-Slovenia è una ONG. La nuova struttura tuttavia non ha portato i risultati sperati in quanto sono pochi i soci fondatori che hanno adempiuto ai loro obblighi annuali, impedendo alla CIPRA-Slovenia di raggiungere gli obiettivi prefissati. Nel gennaio 2004 perciò è stata fondata un'associazione in cui tutti diventano soci, possono collaborare ai progetti di protezione ambientale, mettere a disposizione informazioni attuali e comunicare le proprie proposte. In questo modo la CIPRA-Slovenia si propone di costruire a poco a poco una solida base di esperti e di raggiungere altre persone che abbiano interesse a lavorare nel campo della protezione delle Alpi.

Libro bianco

## Programma di sviluppo regionale a Lubiana/SI

Red. In Slovenia, in occasione dell'entrata nell'UE, è stato dato il via ad un programma di sviluppo regionale coordinato dal Regional Development Agency of the Ljubljana Urban Region (RRA LUR). Si cerca così di migliorare la qualità della vita della regione nell'ottica di uno sviluppo sostenibile. Sono 48 i progetti pianificati, che riguardano ambiti diversi. Il progetto maggiore riguarda lo sviluppo di un sistema di trasporto pubblico per l'agglomerato di Lubiana.

Il costante aumento del traffico individuale è uno dei maggiori problemi della regione di Lubiana. Per fare in modo che il servizio di trasporto pubblico sia utilizzato e ben accettato esso deve essere veloce, comodo e rispettoso dell'ambiente. Per questo si è deciso di progettare linee tranviarie. Al di fuori della città i tram viaggeranno sulle linee ferroviarie esistenti; all'interno invece su nuovi binari che correranno parallelamente alle strade. Con un sistema unitario di tariffe di biglietti nonché con l'introduzione di un orario "a tempo" si garantirà la facilità e la comodità di utilizzo. L'obiettivo è di portare all'80% la percentuale

della popolazione che utilizza il servizio pubblico per almeno 30 minuti.

I primi passi del programma sono già stati realizzati e condotti gli studi di fattibilità. La prima linea tranviaria collegherà Kamnik, nel nord della Slovenia, con Dolgi most, a sud di Lubiana. Il finanziamento sarà garantito dai comuni interessati, dall'UE e da una tassa sulla benzina. Già nel 2002 i comuni hanno sottoscritto un accordo di finanziamento per il periodo 2002 - 2006. Il preventivo per l'intero programma si aggira sui 173 milioni di Euro.

Info: [www.rralur.si](http://www.rralur.si), [www.tramvaj.com](http://www.tramvaj.com)

Protocollo Trasporti, art. 9: Per preservare e migliorare in modo sostenibile la struttura insediativa ed economica, nonché la vocazione ricreativa e turistica del territorio alpino, le Parti contraenti si impegnano a promuovere l'istituzione e il potenziamento di sistemi di trasporto pubblico ecocompatibili e orientati agli utenti.

© CIPRA



**Anche le Alpi slovene vengono servite dal trasporto pubblico.**

Libro nero

## Bolzano/I: incremento del servizio aereo

Red. Non è la prima volta che l'aeroporto di Bolzano/I è oggetto di contestazioni. Nel 1997 il Consiglio Provinciale ha deliberato una ristrutturazione dell'aeroporto nonostante i tre ricorsi presentati. Nel 2000 il TAR ha confermato che i piani di ampliamento avrebbero dovuto essere sottoposti alla valutazione di impatto ambientale.

Nuova pietra dello scandalo è la richiesta del presidente della società Air Alps di valutare l'opportunità che la società Autobrennero partecipi al finanziamento del servizio aereo. Questo nonostante l'amministrazione provinciale avesse promesso alla popolazione, nel maggio 1997 con un depliant informativo, che in base a valutazione comparativa fra aeroporti di grandezza simile sarebbe stata garantita ed assicurata la redditività. Nel depliant in questione era stato inoltre promesso che non si sarebbero superati i cinque voli di linea al giorno e che i decolli e gli atterraggi sarebbero stati effettuati tra le 6.00 e le 22.00. A partire dal 26 aprile però, secondo gli orari della società Air Alps, si avranno sei voli di linea al giorno e l'arrivo dell'ultimo volo da Roma è previsto per le

22.30. Non è stata mantenuta neanche la promessa che l'allargamento non avrebbe comportato l'utilizzo di nuove aree. Infatti in base ad un atto emanato dall'assessore provinciale ai trasporti nel dicembre 2003, è necessario l'acquisto di un appezzamento di terreno.

Il Dachverband für Natur- und Umweltschutz del Sudtirolo si scaglia assieme a WWF, Italia Nostra e abitanti contro l'ampliamento del servizio aereo e protesta contro la mancata osservanza delle promesse fatte dall'amministrazione provinciale.

Info: [www.umwelt.bz.it/frame\\_presse.htm](http://www.umwelt.bz.it/frame_presse.htm)

Protocollo Trasporti, art. 12 (2): Le Parti contraenti si impegnano a migliorare il sistema di trasporti pubblici che collega gli aeroporti siti nelle vicinanze delle Alpi con le diverse regioni alpine per poter far fronte alla domanda di trasporto aereo senza aumentare la pressione sull'ambiente. In tale contesto le Parti contraenti convengono di limitare, nella misura del possibile, la costruzione ed il potenziamento significativo degli aeroporti esistenti nel territorio alpino.

© CIPRA



**Con l'ampliamento partiranno sei voli al giorno da Bolzano.**

# "Settimana alpina": quattro organizzazioni attive a livello alpino, un solo obiettivo



© Kranjska Jazna

**I dintorni di Kranjska Gora offrono molte possibilità di escursioni.**

Red. Quest'anno la Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi (CIPRA), il Comitato Scientifico Internazionale per la Ricerca sulle Alpi (ISCAR), la Rete di comuni "Alleanza nelle Alpi" e la Rete delle Aree Protette Alpine (Alparc) organizzano un convegno congiunto con la formula della "settimana alpina" che si terrà dal 22 al 25 settembre a Kranjska Gora/SI. Il tema è "Le Alpi della prossima generazione - dalla previsione all'azione".

Questa manifestazione comune di rappresentanti di ONG, della scienza, dei comuni e delle aree protette mostra come i soggetti attivi nelle Alpi siano collegati l'uno all'altro da una fitta rete, lavorando assieme ad uno sviluppo sostenibile. La manifestazione congiunta di quattro grandi organizzazioni permette al pubblico destinatario di riunirsi in un solo luogo.

La ripartizione tematica di questa settimana alpina permette un accesso multidisciplinare. Nel primo modulo verranno trattate le prospettive per il futuro

dell'arco alpino e la gestione delle risorse naturali in relazione ai mutamenti climatici dal punto di vista della biodiversità e della gestione delle risorse idriche. I temi principali del secondo modulo sono il patrimonio naturale e culturale dei paesaggi alpini. Il terzo modulo vedrà affrontati gli aspetti economici del turismo e dello sviluppo regionale in relazione all'allargamento ad est dell'UE. Nell'ultimo modulo l'attenzione dei partecipanti sarà rivolta alle questioni socio-culturali dell'arco alpino.

Oltre al programma principale, saranno proposti numerosi seminari in cui potranno essere discussi progetti attualmente in corso o futuri, nell'ambito della ricerca e della realizzazione. La settimana alpina si concluderà con sei escursioni tematiche nella regione di Kranjska Gora.

Per ulteriori informazioni: [www.alpweek.org](http://www.alpweek.org)



La Aage V. Jensen Charity Foundation, Vaduz (FL), sostiene l'edizione di questo CIPRA-Info.

## IMPRESSUM

**Informazioni della CIPRA**  
pubblicazione trimestrale

Redazione (Red.): Andreas Götz, Michel Revaz, Aurelia Ullrich, Sarina Eisenring - CIPRA-International - Autrici ed autori: Andreas Weissen, Marie-Christine Fourny-Kober, Manfred Perlik, Bernard Debarbieux, Gian Paolo Torricelli - Traduzione: Fabienne Juillard, Marcella Morandini, Nataša Leskovic Uršič, Renate Zauner - Riproduzione autorizzata con menzione della fonte - Stampato su carta riciclata - Editore in tedesco, italiano, francese e sloveno - Layout: Felix Hahn, Sarina Eisenring - Tiratura: 11.000 copie - Stampa: Gutenberg AG, Schaan/FL - Foto di copertina: Ralph Feiner, Chur.

**CIPRA-International**, Im Bretschä 22, FL-9494 Schaan,  
Tel. 00423 237 40 30, Fax: 00423 237 40 31, [cipra@cipra.org](mailto:cipra@cipra.org), [www.cipra.org](http://www.cipra.org), [www.alpmedia.net](http://www.alpmedia.net)

### Rappresentanze nazionali:

**CIPRA-Deutschland**, Heinrichgasse 8, D-87435 Kempten/Allgäu,  
Tel.: 0049 831 52 09 501, Fax: 0049 831 18 024, [info@cipra.de](mailto:info@cipra.de), [www.cipra.de](http://www.cipra.de)

**CIPRA-France**, 36, rue Nicolas Chorier, F-38000 Grenoble  
Tel.: 0033 476 48 17 46, Fax: 0033 476 48 17 46, [cipra-france@wanadoo.fr](mailto:cipra-france@wanadoo.fr)

**CIPRA-Italia**, Via Pastrengo 13, I-10128 Torino  
Tel.: 0039 011 54 86 26, Fax: 0039 011 503 155, [cipra@arpnet.it](mailto:cipra@arpnet.it)

**CIPRA-Liechtenstein**, c/o LGU, Im Bretschä 22, FL-9494 Schaan  
Tel.: 00423 232 52 62, Fax: 00423 237 40 31, [info@lgu.li](mailto:info@lgu.li), [www.lgu.li](http://www.lgu.li)

**CIPRA-Österreich**, c/o Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien  
Tel.: 0043 1 401 13 36, Fax: 0043 1 401 13 50,  
[cipra@umweltdachverband.at](mailto:cipra@umweltdachverband.at), [www.umweltdachverband.at/cipra](http://www.umweltdachverband.at/cipra)

**CIPRA-Schweiz**, Hohlstrasse 489, CH-8048 Zürich  
Tel.: 0041 1 431 27 30, Fax: 0041 1 430 19 33, [cipra@cipra.ch](mailto:cipra@cipra.ch)

**CIPRA-Slovenija**, Večna pot 2, SI-1000 Ljubljana, Tel.: 00386 1 200 78 00 (int. 209),  
[cipra@gozdis.si](mailto:cipra@gozdis.si), [www.zrc-sazu.si/cipra/](http://www.zrc-sazu.si/cipra/)

### Rappresentanza regionale:

**CIPRA-Südtirol**, c/o Dachv. f. Natur- u. Umweltschutz, Kornpl. 10, I-39100 Bozen  
Tel.: 0039 0471 97 37 00, Fax: 0039 0471 97 67 55, [info@umwelt.bz.it](mailto:info@umwelt.bz.it), [www.umwelt.bz.it](http://www.umwelt.bz.it)

### Socio sostenitore:

**Nederlandse Milieu Groep Alpen (NMGA)**, Keucheniusshof 15, NL-5631 NG Eindhoven,  
Tel.: 0031 40 281 47 84, [nmga@bergsport.com](http://nmga@bergsport.com), [www.nmga.bergsport.com](http://www.nmga.bergsport.com)

Adressverrichtungen nach A1, Nr. 552, melden.

Zutreffendes durchkreuzen – Marquer ce qui convient Porre una crocetta secondo il caso	
Weggezogen: Nachsendefrist A démissionné: Délai de réexpédition expiré Passacato Termine di ripedizione scaduto	Un- genügend insuffisante insufficiente
	Un- bekannt Inconnu Sconosciuto
	Nicht- abgeholt Non rec. Non ritirato
	Annahme verweigert Refusé Respinto
	Gestorben Décédé Deceduto