

COMUNICATO n. 2328 del 07/10/2020

Al centro il tema "Trasporti – Transito – Mobilità"

Anno dei musei dell'Euregio 2021: al via la prima fase

Dall'antica via Claudia Augusta alla Galleria di base del Brennero, i trasporti e la mobilità caratterizzano da sempre l'attuale Euroregione Tirolo – Alto Adige- Trentino. Una rete di scambi e contatti che non è solo commerciale, ma anche culturale. Ad approfondire il tema "Trasporti – Transito – Mobilità", favorendo la collaborazione tra istituzioni museali delle tre regioni e offrendo al pubblico un ampio programma di mostre, è dedicato l'Anno museale dell'Euregio 2021, che qualche giorno fa ha mosso i primi passi ufficiali. Per il Trentino i progetti avviati sono tre, che coinvolgono varie realtà museali, l'università ed altre istituzioni, oltre naturalmente alla Provincia autonoma di Trento: "La flora in movimento lungo la tratta Verona-Innsbruck. Ieri, oggi e domani", della Fondazione Museo Civico di Rovereto; Dalla guerra alla mobilità sostenibile. Ferrovia e impianti a fune nel Tirolo storico", con la partecipazione di numerose realtà museali e istituzionali, a partire dal Museo storico italiano della guerra di Rovereto; "Il culto e l'iconografia di Sant'Anna nel Tirolo storico", a cura del Museo Diocesano Tridentino, in collaborazione col Museo Diocesano Hofburg di Bressanone. "Come abbiamo sottolineato qualche giorno fa a Stams - spiega il presidente della Provincia autonoma di Trento Maurizio Fugatti - la collaborazione fra le istituzioni culturali è fondamentale per far crescere l'Euregio. Dobbiamo coltivare la conoscenza della nostra storia comune, per affacciarci con maggiore consapevolezza agli scenari del presente e rilanciare la cooperazione transfrontaliera fra i nostri territori, da cui tutti, ma in particolare i giovani, trarranno grandi benefici".

La flora in movimento lungo la tratta Verona-Innsbruck. Ieri, oggi e domani

Fondazione Museo Civico di Rovereto

Il progetto, realizzato dalla Fondazione Museo Civico di Rovereto (capofila), dal Museo delle Scienze di Bolzano e dall'Università di Innsbruck, prevede lo studio degli effetti sulla biodiversità della linea ferroviaria Verona-Trento-Bolzano-Brennero-Innsbruck (e ramificazioni secondarie) dal punto di vista floristico, prendendo in considerazione le piante superiori autoctone o alloctone (esotiche) spontanee, naturalizzate o casuali. Grazie ai numerosi dati bibliografici a disposizione risalenti fino all'epoca della sua costruzione e a mirati sopralluoghi fatti ad hoc dai botanici delle tre istituzioni si intende definire un quadro attuale della flora ferroviaria lungo l'asse ferroviario, importante per comprendere le dinamiche di diffusione delle specie, anche in rapporto ai cambiamenti climatici in atto e alle ricadute in termini di modificazione della biodiversità autoctona, sulla salute umana (allergie) e su aspetti gestionali (sfalci, diserbi). Ad una prima fase di ricerca bibliografica e di campo, seguirà una seconda fase di divulgazione delle conoscenze

relative al ruolo dei trasporti ferroviari lungo l'asse del Brennero nella storia passata, presente e con prospettive per il futuro.

Dalla guerra alla mobilità sostenibile. Ferrovia e impianti a fune nel Tirolo storico

Partner: Museo storico italiano della guerra di Rovereto, Touriseum Merano, Università degli Studi di Trento - Dipartimento Economia e Management, Magnifica Comunità di Fiemme, Forte Colle delle Benne, MAG Museo Alto Garda, APT Dolomiti Paganella - Dolomiti Paganella Future Lab, Naturparkhaus im Grand Hotel in Neu-Toblach, Osservatorio Balcani e Caucaso – Trento, Università Innsbruck

I conflitti rappresentano momenti di rottura radicale: violenza, morte di massa, mobilitazione industriale e patriottica su larga scala rappresentano gli aspetti più evidenti dell'impatto della guerra sulla società. Gli eventi bellici possono tuttavia diventare anche fucina di innovazione tecnologica e di sviluppo di expertise, che sul medio-lungo periodo vengono sfruttate a scopi civili. L'area del Tirolo storico è un laboratorio interessantissimo per indagare tali temi. Le necessità logistiche della guerra in alta montagna (1914-1918) produssero un'accelerazione tecnologica senza precedenti sul territorio. La necessità di approvvigionare e rifornire eserciti composti da centinaia di migliaia di uomini spinse ad individuare soluzioni tecniche innovative e dirompenti, per quantità e qualità.

Prima del conflitto esistevano in territorio trentino-tirolese solo due funivie per trasporto persone (Bolzano e Lana) e due funivie pesanti per trasporto materiali (Caldonazzo e Levico). In pochi anni, durante il conflitto, questi esperimenti pionieristici vennero affiancati da oltre 380 teleferiche, per 1780 km di impianti di risalita, interconnessi con una rete ferroviaria sempre più capillare. Questa evoluzione lasciò sul territorio competenze tecnico-ingegneristiche e visioni, che caratterizzeranno lo sviluppo futuro della frequentazione della montagna. La montagna, che nei decenni precedenti il conflitto era stato terreno di visita di un turismo di élite, divenne accessibile alle masse. I flussi furono anche intellettuali e legati alle politiche di impresa. Ingegneri locali si specializzarono (Luiss Zuegg, Merano) e svilupparono sistemi ingegneristici di trasporto su fune che diventeranno il gold standard mondiale negli anni '20 e '30 e quindi sfruttati a scopo turistico.

Le aree in cui si svilupparono tali innovazioni e in cui si strutturarono questi sistemi logistici integrati, pensati per il trasporto di merci e persone, coincidono in maniera sorprendente con gli odierni caroselli sciistici di richiamo internazionale, in particolare nell'area dell'Adamello, degli Altipiani e delle Dolomiti. Si produce pertanto, come conseguenza del conflitto, non soltanto la mobilità senza precedenti di persone in alta montagna, ma anche la circolazione di idee e capacità progettuali all'avanguardia in territorio europeo, con output di lungo periodo, misurabili tutt'oggi con la presenza sul territorio di grandi aziende produttrici di impianti a fune.

Da ultimo, il tema scelto apre la possibilità di riflettere sul futuro della mobilità e della frequentazione in area alpina: questi sistemi di trasporto, nati prima che la pratica dello sci divenisse sport di massa e che l'automobile soppiantasse altri mezzi di trasporto, stimolano la riflessione sul futuro della montagna e della presenza di massa dei turisti in alta quota. Dopo una stagione in cui gli impianti a fune hanno vissuto un macroscopico aumento numerico (anni Sessanta e Settanta) e in cui i rami ferroviari secondari sono stati dismessi, soppiantati dal traffico automobilistico oramai sempre più caotico, si assiste nel dibattito pubblico al revival della ferrovia, dei sistemi di trasporto pubblico integrato e della mobilità alternativa come soluzioni tecniche che permettano l'accesso - anche di massa - alla montagna (o l'interconnessione alpe-città) secondo modalità più rispettose del territorio, meno inquinanti, più silenziose e più vicine allo spirito dei luoghi.

Il culto e l'iconografia di Sant'Anna nel Tirolo storico

Museo Diocesano Tridentino

Museo Diocesano Hofburg di Bressanone

A muoversi e transitare da un luogo all'altro non sono soltanto gli uomini e le cose ma anche, e forse soprattutto, le idee, siano esse conoscenze di tipo umanistico, scientifico e artistico, oppure convinzioni religiose e politiche. La mostra che proponiamo indaga un fenomeno iconografico, e prima ancora culturale, che accomuna il Tirolo storico, di cui intende indagare aspetti diversi, dall'antropologia alla storia sociale,

dalla storia dell'arte ai *gender studies*. Infatti il culto di S. Anna, madre di Maria e nonna di Gesù, godette di ampia popolarità in epoca rinascimentale soprattutto nei paesi di lingua tedesca, dove raggiunse manifestazioni eterodosse di autentica iperdulia.

Il Tirolo storico fu estremamente ricettivo in tal senso, producendo un'eccezionale quantità di immagini (ne abbiamo catalogate più di 150) che esplicitano in forme iconografiche diverse le molteplici caratteristiche di una santa dall'agiografia fittizia, eppure in grado di "parlare" ai più svariati strati sociali, così come a uomini e donne. Dall'area di Innsbruck a quella di Trento, estendendosi alle valli circostanti, S. Anna fu patrona delle famiglie dell'alta borghesia mercantile così come di falegnami e minatori; inoltre essa costituì a lungo un importante punto di riferimento per la popolazione femminile, la quale in questa donna alfabetizzata e plurimaritata poteva trovare un modello tanto inusuale quanto incoraggiante.

La nostra mostra sarà dunque articolata attraverso "narrazioni" diverse, ognuna delle quali verrà illustrata da opere pittoriche o in scultura, databili dal XV alla prima metà del XVII secolo; a questo percorso espositivo intendiamo affiancare una serie di itinerari sul territorio, che permetteranno al pubblico di visionare affreschi e pale d'altare non trasferibili in museo, così come di farsi un'idea della quantità dei luoghi di culto dedicati a S. Anna nel Tirolo storico.

Arch. Domenica Primerano, Direttore del Museo Diocesano Tridentino

Prof. Alessandra Galizzi Kroegel, Dipartimento di Lettere e Filosofia, Università di Trento

()