
Un'intervista a **ALBANO MARCARINI** ovvero della mobilità dolce

La conoscenza di antica data. Risale all'inizio del 2000, quando Giovane Montagna realizzò il sentiero del pellegrino, sulle orme della via Francigena. Una novità per il tempo e la stampa l'accolse davvero bene. Ci sia consentito di ricordare la lusinghiera recensione che ne fece Sandro Magister, vaticanista di Repubblica. Di lì a poco giunse in redazione la richiesta del volume, a firma di Albano Marcarini, su carta dell'IVS, l'istituto delle vie di comunicazioni storiche. Gli fu inviato e seguì il riscontro con parole di apprezzamento per l'iniziativa. La corrispondenza richiamò un "reticolato di comune sentire".

Più avanti arrivò in redazione un delizioso, delicato volumetto: Il sentiero della regina. Dieci passeggiate da Como a Chiavenna, firmato per testo, mappe ed illustrazioni da Albano Marcarini. Quest'ultime erano rappresentate da squisiti acquerelli, che per gli appassionati di tale tecnica, rappresentano il massimo dell'appagamento estetico. Fu recensito con convinto coinvolgimento e sicuramente l'autore ci lesse dentro, perché seguirono parole non di circostanza.

E poi, via via, altri suoi lavori, tutti di pari finezza: Il sentiero del viandante, lungo la sponda orientale del lago di Como; Di Passo in Passo: dal San Bernardino al Bernina; I sentieri delle cinque terre, fino

al più recente La strada Priula e la Via Mercatorum. Tutti legati alla editrice Lyasis. Nel corso di questo decennio abbondante la conoscenza della "poetica" di Albano Marcarini s'è fatta più approfondita essendo diventato il punto di riferimento per la "Scuola" da lui avviata, quella della mobilità dolce.

C'è un libro nel bagaglio della nostra formazione giovanile che ci riporta a lui. Viaggio di un povero letterato, di Alfredo Panzini (Wikipedia aiuterà quanti desiderino saperne di più), che è il diario di un disarticolato viaggio estivo a metà del secondo decennio del secolo scorso, iniziato a caso nel cuore della notte prendendo un treno alla stazione di Milano e così peregrinando per quindici giorni, annotando da uomo di penna le impressioni che scaturivano da un contatto con una Italia minore, ma comunque ricca di una storia su cui meritava riflettere. Ci pare proprio che Panzini possa essere l'antesignano della pedagogia di Albano Marcarini, che di aderenti oggi ne ha stuoli, in ogni dove, perché oggi c'è la consapevolezza che il "tempo libero" deve essere sostanzialmente culturale e a dimensione di psiche. Perché non si può continuamente correre; occorre decelerare e andare a "passo lento".

Fra gli appunti di redazione il suo nome era da tempo in evidenza. Ora ci è parso fosse il momento di farlo conoscere, nella sua eclettica personalità, alla platea dei nostri lettori.

Ecco quindi le ragioni di questo contatto.

Caro Marcarini, questo appuntamento era oramai nelle cose, stante anche l'entropia della nostra rivista. Insomma si doveva fare. Entro subito in medias res per sentirti parlare della mobilità dolce.

E io sono qui ben lieto di rispondere, anche per l'apprezzamento che ho verso la vostra rivista e per trovarmi in sintonia con i suoi contenuti. Non ho difficoltà a dire che la trovo un riferimento per chi, pur al di fuori della vostra cerchia sociale, guarda alla montagna non come semplice loisir,



ma come patrimonio di conoscenze e di interiorità.

Ma veniamo alla “mobilità dolce”. Possiamo definirla come una pedagogia esistenziale, rivolta a formare un rapporto radicalmente nuovo nella fruizione del patrimonio naturale o culturale che sia.

Non coltiviamo un “luddismo” nei confronti di quanto offre la modernità con la ricchezza dei suoi mezzi. Nella sostanza è una pedagogia che desidera aggiungere un di più alla qualità della nostra vita.

Va da sé che essa nasce dal presupposto che quando ci si mette in strada (Buona strada l'augurio scout) si dovrebbe avere occhi (quelli pure dell'anima) per guardarsi attorno, cos' da leggere l'ambiente che si percorre e i segni lasciati dalla storia dell'uomo. Non cos'?

Proprio così. Basta pensare a quanto ci toglie di qualità la fretta, quanto ci rende difficile saper pienamente vedere e capire le cose con cui veniamo a contatto.

La qualità del “viaggio” non sta tanto nella quantità dei messaggi che ci vengono consegnati ma nei contenuti che possono essere metabolizzati e diventare cultura. Pure quelli “minuti”, attorno alle porte della tua città.

Mobilità dolce, quindi processo di affinamento formativo.

Sì, più si assimila questa sapienzialità d'utilizzo del tempo libero (è quanto nel passato si definiva col termine di “dipor- to”) più ci si affina, più ci si forma.

Le “strade” lasciateci dai nostri padri sono nate dall'operosità, dal bisogno di intraprendere rapporti di commercio e di conoscenza, di andare a perlustrare “l'oltre”...

Tu queste vie storiche le stai recuperando per valorizzarle pure come fatto culturale.

Tutto è derivato dal dare concreta applicazione alla pedagogia della “mobilità dolce”. Muovendosi con questo spirito attorno a casa, nell'ambito del tuo territorio (vale anche qui il concetto di “terreno di gioco” coniato da Stephen Leslie per l'alpinismo) impari a parlare con la gente, a posare gli occhi sui segni del passato. Ed è così che vai a scoprire che l'uomo nei secoli è stato un permanente viandante, per necessità di relazioni, di commerci; e leggendo lungo i tracciati consolidati dall'operosità umana, ne leggi la storia.

Piccoli mondi relazionali che la fretta non ti fa vedere, perché ciò che preme è



Da *La strada Priula*: le case di Catremerio con i caratteristici ballatoi.

arrivare nel tempo più breve all'altro punto del segmento. Anche l'auto non ti fa leggere nulla se non la sai usare con saggezza, né della storia dell'uomo, né dell'ambiente che attraversi.

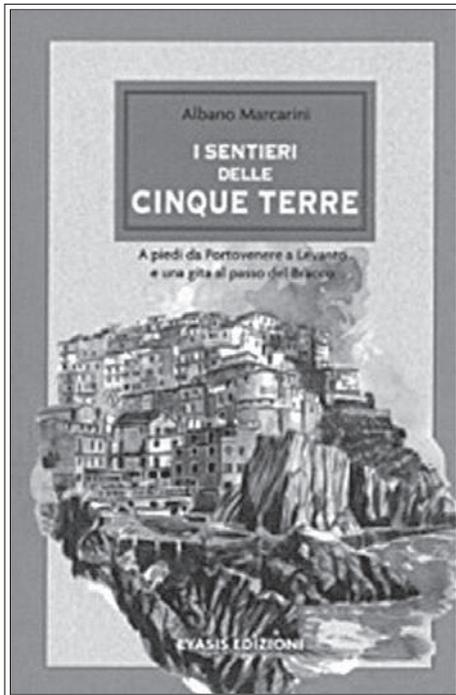
I tuoi lavori sono deliziosi, dei gioielli di raffinatezza editoriale, cui contribuisce l'equilibrio della parola scritta, le mappe, gli acquerelli, che ne fanno una vera sigla...

Grazie per l'apprezzamento. Volutamente la cura editoriale dei miei "prodotti" ha voluto porsi come identificazione di qualità propositiva, di bellezza.

In questo risultato mi hanno aiutato molto la capacità di esprimermi con la tecnica pittorica dell'acquerello e la naturale predisposizione estetica.

Il tuo prodotto editoriale ci porta ad entrare nella tua sfera professionale: urbanista, architetto, ricercatore... Come ti definisci?

Difficile definirmi. Mi sono laureato in urbanistica a Venezia, ma ho cominciato a disegnare cartografie immaginarie in prima elementare tanto da preoccupare gli insegnanti per il distorto modo di vedere le cose, cioè dall'alto, in senso ortogonale non in modo frontale. Poi ho cominciato a



scrivere guide e libri di viaggio, a disegnarli non prima di aver setacciato passo passo i territori che sarei andato narrando. Se mi consenti: quando si chiede a un bimbo che lavoro vorrebbe fare da grande, ecco, io ho voluto fare esattamente questo. E penso sia la più bella gratificazione nella vita di una persona.

Ma questa vocazione o meglio questo innamoramento per quanto sta attorno a te, com'è scaturito?

Ti interessi ad una realtà storico-ambientale, te ne innamori, desideri parteciparla ad altri, perché si allarghi questo patrimonio di conoscenze, in modo da farla diventare ricchezza comunitaria... ne fai un testo, lo illustri secondo la sensibilità che natura ti ha dato... ed ecco che ne nasce un prodotto, cui affidi il compito di comunicare e di affascinare. Ho sempre cercato di essere dapprima il mio lettore e poi l'autore, per poter rispondere a tutti i suoi dubbi e le sue necessità di conoscenza.

Così è stato, via nel tempo, per tutte le opere da me firmate.

C'è un titolo, tra le tue opere, che mi pare emblematico del tuo pensiero di ricercatore dei percorsi storici, quello su *La strada Priula e la Via Mercatorum*.

Di fatto uno studio che invita a leggere nella storia locale ampliandola alla convivenza tra le genti, alle vicende politiche... alla storia viva dell'uomo.

È come tu dici. Questo è lo spirito con cui ho condotto questa ricerca, che del resto ben si prestava, per la ricchezza storica del materiale, ad essere approfondita. Ma, del resto, tutto il nostro mondo, dalle Alpi agli Appennini, potrebbe appassionare alla ricerca.

E poi le mappe, che mi pare tu definisci "parlanti", precise nell'indicare tutto: la fontana, il cancello, la piazza, il portale di una casa...

Fanno parte della proposta. Non è il superamento della distanza, ciò che principalmente conta, bensì ciò che hai da "leggere" lungo il tragitto: il portale di una casa, davanti al quale sei invitato a far sosta, ti riporta nel tempo, diventa una pagina di storia locale, di quanto ti significa il benessere di cui quel fabbricato è testimonianza. Un benessere che oggi è spesso venuto meno, 21

ma che ci dà ragione dei segni lasciati dalla storia minuta dell'uomo.

Non si pu' demonizzare la macchina, necessit' imposta dal nostro tempo (diversamente ci rinchiuderemmo nei confini di una comunit' Amish), ma altrettanto vero che l'uomo d'oggi ha estremamente bisogno del "camminare lento".

un fatto anche di terapia dello spirito.

Perfettamente d'accordo. Per questo all'inizio di conversazione accennavo che la nostra pedagogia non si pone come "luddismo" nei confronti della modernità, come una guerra contro qualcosa (l'auto, i consumi, la globalità), bensì come una proposta che diventa "prodotto aggiunto" alla qualità della vita. Nella misura in cui la assimi si ridimensionano molti bisogni ritenuti essenziali.

La cultura della mobilità dolce diventa così uno dei traguardi rivolti a dar qualità alla vita. La mia generazione andava a scuola a piedi. Succede ancora? Non credo proprio.

I bambini, sicuramente nelle città, li vedi accompagnati e attesi all'uscita della scuola, e non è raro da madri con tanto di SUV. Ci saranno anche le preoccupazioni circa la loro sicurezza, ma un ragazzo che non cammina sarà di sicuro un adulto meno propenso a far propria la suggestione dell'autosufficienza, della "mobilità dolce".

Lo spazio per educarci a questa dimensione vasto. Si pu' evadere da questo "frenetico correre" con strumenti ambientali diversi. Basta pensare alle reti ferroviarie dismesse, che attendono d'essere ampiamente utilizzate ad altro uso...

Sì, anche questo è un ambito vastissimo, in cui si pu' e si deve esercitare il nostro "terreno di gioco".

Il patrimonio delle linee ferroviarie dismesse pu' essere ben recuperato a questo scopo. Come Confederazione per la mobilità dolce operiamo da quasi un decennio

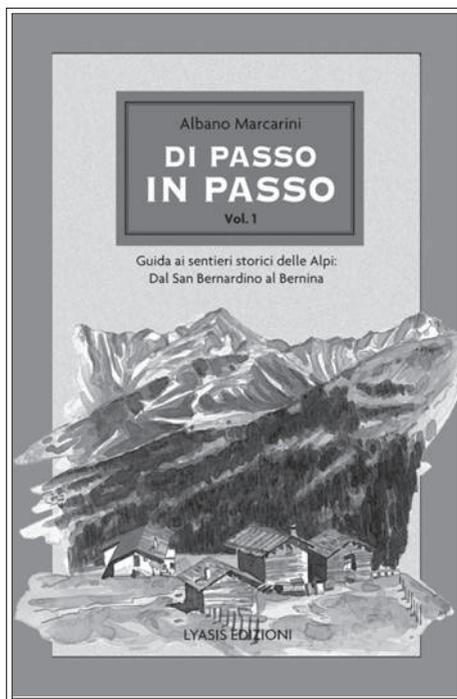
(Co.mo.do è nata nel 2004. Ndr.) e tra i risultati di cui andiamo orgogliosi è l'aver portato all'attenzione nazionale il valore di questo patrimonio di storia che va perdendosi e che stenta ad essere riqualificato. Nel 2008 abbiamo promosso la prima giornata nazionale delle ferrovie dimenticate.

Grande il successo che ne è scaturito e che ha portato ad alcuni progetti di leg-

ge, purtroppo mai discussi ma sempre ben presenti negli scaffali delle Commissioni parlamentari.

Ma credo che si possa fare di più. Ad esempio, una vera Fondazione, con contributi pubblici e privati, che con imprenditorialità possa por mano al recupero dei 6000 chilometri di rete ferroviaria in abbandono. Cioè ripristinare il servizio ferroviario dove è concretamente possibile (come sulla linea Merano-Malles in val Venosta) o trasformare il vecchio sedime in pista ciclabile (come lungo l'ex-ferrovia delle Dolomiti, da Calalzo di Cadore a Dobbiaco). Ciò che importa è di non trasformare un reliquato infrastrutturale in una rovina. Sarebbe un'offesa ai nostri predecessori che l'hanno realizzato e un'opportunità perduta per il futuro dei nostri successori. C'è il concreto esempio del FAI che si occupa del recupero, altrettanto benemerito, di ville storiche, di castelli, di monumenti, perché non una analoga fondazione per riattivare ad uso sociale la rete delle ferrovie dismesse, lungo e in largo per la penisola?

Nel mio girovagare ho vissuto l'esperienza della Via Mala, da Thusis nei Grigioni a Chiavenna. Abbiamo camminato immergendoci nella storia delle piccole comunit' (penso al-



la preziosità dei pannelli del soffitto della piccola chiesa di San Martino a Zillis), avvolti dalla suggestione dell'opera realizzata dalla natura nel corso dei millenni. Un'esperienza non minore da quella di una bella salita alpina.

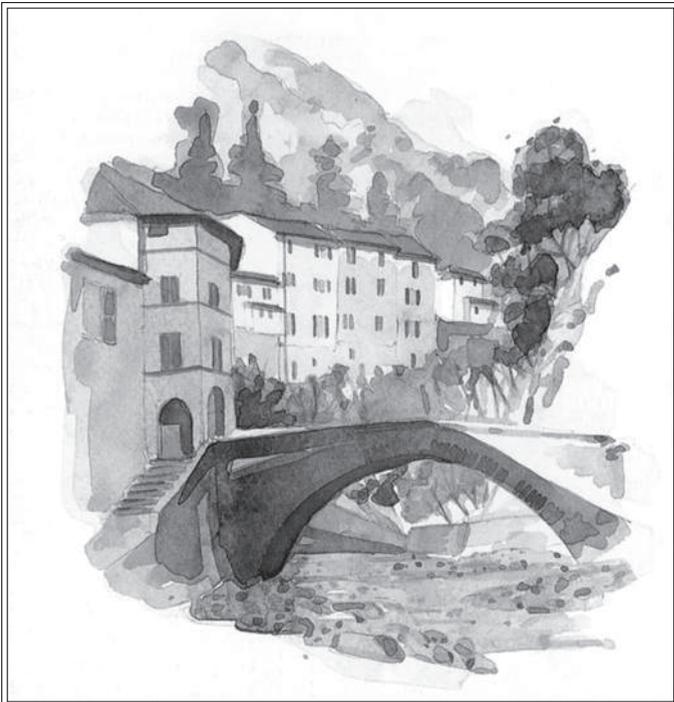
La conosco bene. In più sono lombardo e so quanto Chiavenna sia stato il punto di congiunzione tra i Grigioni e la Lombardia.

Fortunatamente questo itinerario è praticato e merita d'essere fatto ulteriormente conoscere. Un percorso appunto di "mobilità dolce", tra suggestione ambientale e storia dell'uomo, lungo millenni.

Ritrovo l'invito del "camminare lento" nell'esperienza vissuta (per necessità) dagli alpinisti tra otto/novecento. Nelle loro relazioni si legge delle marce di avvicinamento e di rientro. Una necessità che instaurava un rapporto di conoscenza con l'ambiente praticato...

Certamente è così, ma anche se un tale approccio risulta improponibile oggi sono però sicuro che ci sarà sempre qualche romantico che vorrà far propria l'atmosfera del passato facendo precedere qualche importante salita con l'integrale marcia di avvicinamento, ponendosi sulle orme

Da Il sentiero della regina: il ponte sul torrente Telo di Arzegno.



di chi ha segnato la storia dell'alpinismo. Aggiungo che l'abbandono dei percorsi di bassa e mezza quota a favore di un escursionismo di più 'alto' livello è stato un vero crimine per quanto concerne la conservazione del paesaggio alpino e prealpino e soprattutto della sua fondamentale relazione piano-monte. Basti pensare ai percorsi della transumanza stagionale del bestiame. In Lombardia, negli ultimi 50 anni, abbiamo perso i 2/3 della rete pedonale storica che era fittissima e 'costruiva' letteralmente il paesaggio.

Nella filosofia della "mobilità dolce" il camminare, ma anche il...pedalare...

E sì. È un pedalare che fa ricordare quanto negli anni trenta, ma anche nei primi anni dell'ultimo dopoguerra fosse in uso la "pedalata" di avvicinamento alle valli montane. Ricordo che, quando la mountain bike era ancora di là da venire, all'inizio del Novecento le società alpinistiche organizzavano 'gite ciclo-alpine' con il superamento, "macchina" in spalla, di valichi a 3000 metri di quota.

Oggi la pedalata ha altre stimolazioni ma il risultato positivo è sempre il medesimo.

Parlaci del processo del tuo lavoro: dai risultati lo trovo molto meditato...

Dal progetto all'opera il tragitto non è breve. E non può esserlo. Il risultato si fonda sulla ricerca rigorosa e sull'acquisizione della documentazione. Poi c'è la stesura del testo e il corredo iconografico.

È un lavoro che nel suo complesso non può essere impostato sulla fretta... in giusta coerenza con la... mobilità dolce

Un'indicazione, un pensiero di "comune sentire" per i lettori di Giovane Montagna...

Te l'ho anticipato all'inizio. Trovo condivisione nell'identità culturale di Giovane Montagna, che io vivo attraverso la rivista.

Mantenete viva questa identità culturale, anche se vi appare realtà minoritaria. Non lasciatevi affascinare dalle mode, durano lo "spazio d'un mattino".

Grazie, non mancheremo di far cassa di risonanza a questa tua raccomandazione. E con piena convenzione.

Intervista raccolta da **Giovanni Padovani**