

**UNIVERSITÀ DELLA VALLE D'AOSTA
UNIVERSITÉ DE LA VALLÉE D'AOSTE**

DIPARTIMENTO DI SCIENZE ECONOMICHE E POLITICHE

CORSO DI LAUREA IN SCIENZE POLITICHE E DELLE RELAZIONI INTERNAZIONALI

TESI DI LAUREA

Immaginare il futuro di Breuil-Cervinia:
tra sostenibilità e innovazione in alta montagna.

DOCENTE Relatore: Prof. Claudio Marciano

STUDENTE: 18 F02 434, Gabriele Lovecchio

ANNO ACCADEMICO 2020/2021

SOMMARIO

Introduzione.....	1
Capitolo I – Innovare in montagna: sfide e opportunità.....	3
1.1 Sviluppo innovativo per una montagna smart	5
1.2 Sostenibilità, sviluppo green e transazione ecologica nel contesto montano	10
1.3 Innovazione nel turismo: uno sguardo in alto.....	16
Capitolo II – Breuil-Cervinia: una storia di sviluppo ai piedi del Cervino	20
2.1 La nascita del turismo in Valle d’Aosta, la nascita di Breuil-Cervinia	23
2.1.1 Il mito dello sci	30
2.1.2 Lo sviluppo ruggente della località.....	34
2.1.3 Ieri e oggi.....	37
Capitolo III – Immaginare il futuro di Breuil-Cervinia.....	41
3.1 Analisi del contesto attuale e prospettive future: il metodo utilizzato.....	44
3.2 Il punto di vista della popolazione	45
3.3 Il punto di vista dell’assessora Nicole Maquignaz	52
3.4 Il punto di vista dell’architetto Luciano Bolzoni	55
3.5 Cime Bianche: il collegamento con il futuro?	57
Conclusioni.....	67
Ringraziamenti.....	73
Bibliografia.....	75

INTRODUZIONE

La montagna è un ambiente dalle peculiarità riconosciute universalmente. Tutti sanno cos'è una montagna, spesso viene rappresentata come quell'ambiente impervio, distante, che fa da cornice alla pianura e alle sue città.

Se si chiede a un bambino di disegnare una montagna, il risultato è pulito e immediato: una piramide grigia coperta alla cima da una striscia bianca o azzurra.

Nel mondo adulto della montagna, solo una è riconosciuta a tutti gli effetti come la montagna perfetta, la piramide: il Cervino.

Sul globo terrestre ogni catena montuosa ha il suo Cervino.

Nella valle del Khumbu, sulla via per l'Everest, è presente il «Cervino dell'Everest», l'Ama Dablam; in India è presente il «Cervino indiano», lo Shivling; nel continente del nuovo mondo vi è il monte Assiniboine, il «Cervino nordamericano»; più a sud è presente il Cerro Torre, il «Cervino delle Ande»; nel continente europeo, lo Stetind è riconosciuto come il «Cervino scandinavo» e, oltre all'originale nelle Alpi Pennine, in Italia è presente anche il «Cervino delle Dolomiti», il Cimon della Pala.

Come per ogni montagna, anche quella più iconica di tutte ha la sua popolazione.

Il caso preso in considerazione in questa sede è uno dei più particolari e caratteristici, essendo proprio alle pendici della più iconica montagna del globo: Breuil-Cervinia.

Nel secondo capitolo analizzeremo la nascita e la trasformazione della località valdostana, esempio lampante di località che ha dimostrato, soprattutto nel corso della seconda metà del 1900, di essere una delle località alpine più avanguardistiche del mondo, diventando presto una delle portabandiera dell'innovazione in montagna e del turismo, fenomeno importantissimo per la sussistenza delle popolazioni di montagna nell'ultimo secolo.

Come è stata portabandiera delle località turistiche di montagna avanguardistiche, è stata anche portabandiera di un tipo di sviluppo particolarmente aggressivo del contesto montano, ad oggi insostenibile.

Nel primo capitolo, infatti, verranno definiti la sostenibilità e l'innovazione e verranno evidenziati alcuni elementi di come oggi si potrebbe agire in maniera tale da poter assicurare alle località montane una sussistenza stabile ed effettiva, sostenibile e al passo delle grandi città.

Breuil-Cervinia rientra nella categoria delle località montane che necessitano un'azione di questo tipo?

Con questionari e interviste rivolti alla popolazione, alla vicesindaca del Comune di Valtournenche e all'architetto Luciano Bolzoni, esperto di architettura di montagna e, in particolare, dell'architettura di Breuil-Cervinia, nel terzo ed ultimo capitolo si rintracceranno gli elementi per delineare una possibile risposta a questa domanda e si cercherà di immaginare quale futuro potrebbe essere riservato alla località montana di Breuil-Cervinia.

CAPITOLO I – INNOVARE IN MONTAGNA: SFIDE E OPPORTUNITÀ.

Se si pensa alla montagna, la prima cosa che viene in mente sono le terre aspre, lontane e difficilmente raggiungibili. Si pensa al freddo, alla neve e all'inverno. O almeno, questa è una visione generalizzata della montagna.

La montagna, nel nostro Paese, invece, è ovunque. Lo stivale è delimitato dall'arco alpino, una muraglia di roccia, ghiacci perenni e neve che comincia dal mare della Liguria, attraversa Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Veneto, Trentino-Alto Adige e giunge in Friuli-Venezia Giulia. Ma non è finita qui. Abbiamo un'altra grande catena che attraversa il Bel Paese da nord a sud: gli Appennini, la spina dorsale della penisola che va dalla Liguria alla Sicilia, passando da Emilia-Romagna, Marche, Toscana, Umbria, Abruzzo, Lazio, Molise, Campania, Puglia, Basilicata e Calabria. Alla lista manca una regione italiana: la Sardegna. Perché, la Sardegna non ha montagne? Non esattamente, anche l'isola sarda è costellata da cime e rilievi montuosi.

Se si pensa alla montagna come un luogo difficilmente raggiungibile è perché gli esseri umani, nel corso della loro breve storia, sono stati spinti dal loro istinto naturale a scappare da quei luoghi aridi, poco produttivi e poco comodi per la loro sussistenza. L'importanza dell'agricoltura e la disponibilità delle più fertili pianure a valle, ma anche le diverse ere glaciali che si sono susseguite nei secoli, hanno designato la montagna a luogo tenebroso, omicida e assolutamente inabitabile. Eppure, le montagne rimanevano lì, sovrastavano i villaggi contadini delle pianure e le città. Qualche folle abitava ancora in quelle terre e anche la concezione divina dei picchi non le fece abbandonare del tutto. Dall'eremitismo religioso e prolungato all'eremitismo saltuario e ciclico, quello turistico, il passo non fu eccessivamente lungo. La concezione della montagna si è modificata da luogo da evitare a luogo da esplorare, ma, in ogni caso, rimaneva un luogo che del tenebroso mantenne la parte affascinante e rimaneva un luogo periferico delle città e delle campagne. Una concezione che è attualissima ancora oggi.

Se si evidenzia ancora oggi la visione della montagna come periferia è perché la concentrazione delle persone nelle città, in particolare quelle grandi, ha fatto sì che lo sviluppo tecnologico, infrastrutturale e industriale si concentrasse maggiormente nei poli cittadini, attirando, quindi, maggiori attenzioni da parte delle amministrazioni regionali e statali, lasciando indietro le piccole realtà, quelle periferiche. Con la loro capacità attrattiva, le città sono diventate il fulcro delle attività umane contemporanee, alienando, di fatto, la territorialità e le culture esterne alla città stessa, annebbiando la presenza tanto dei piccoli centri di pianura quanto quella dei piccoli centri di montagna, e mettendo a fuoco, invece, le necessità e i bisogni delle città più grandi.

La poca chiarezza nella visione per la gestione dei territori periferici ha contribuito al rallentamento dello sviluppo di queste aree, in particolare di quelle montane.

In una prima fase, le comunità di montagna hanno continuato ad esistere e a vivere nei loro villaggi. Fino a metà del 1800 tutto ciò è rimasto così, ma per molte realtà l'arrivo delle industrie nelle immediate vicinanze, viste le risorse che le montagne offrivano, ha portato un graduale svuotamento dei villaggi montani. Molti operai delle nuove industrie erano poveri allevatori o agricoltori di montagna e andavano a lavorarvi per cercare di migliorare la loro situazione economica, come accenneremo anche nel secondo capitolo. L'industrializzazione non ha avuto solo questo effetto. Ha portato tecnologie moderne e

nuove infrastrutture nei territori montani, anche se in un secondo tempo rispetto alle città. Il turismo di massa, come effetto dell'industrializzazione, ha colpito il mare tanto quanto la montagna, creando nuovi centri o espandendo e urbanizzando piccole località. Cortina d'Ampezzo, Courmayeur, Sestriere, Madonna di Campiglio, Livigno e Roccaraso sono soltanto un esempio.

L'arrivo dell'industria e del turismo in montagna sono stati il primo contatto tra città e montagna.

Il rapporto che si è instaurato, però, evidenzia ancora una volta come la città si sia posta con un fare predominante nei confronti delle località di montagna. Quest'ultime sono dovute spesso scendere a compromessi e urbanizzarsi secondo la volontà di persone che non le avevano mai effettivamente vissute, cercando in quelle fortuna economica o un villaggio a misura di cittadino per passare le vacanze.

Fortunatamente, non a tutti i villaggi montani è capitata la stessa sorte, mantenendo una certa autenticità culturale e lavorativa, ma ciò ha portato alcuni villaggi a rimanere molto arretrati tecnologicamente, ancora basati sostanzialmente di agricoltura e allevamento, poveri, distanti dalle comodità anche più essenziali, se non totalmente isolati.

Con il sorgere di nuove problematiche economiche, ambientali e sociali, e con la diffusione a macchia d'olio delle nuove tecnologie informatiche dal 1990 in avanti, per le comunità e i villaggi montani inizia una seconda fase.

I cambiamenti climatici, il nuovo assetto economico dopo la crisi del 2008, le nuove frontiere e le opportunità che la rete Internet mette a disposizione pongono al mondo intero un nuovo modo di concepire spazi e tempi e propongono nuovi *cleavage*¹ e nuove opinioni politiche. Facendo parte del mondo intero, ovviamente anche il mondo montano subisce gli effetti causati da questi avvenimenti e alcuni di questi hanno effetti più importanti di altri, come vedremo in seguito.

Le condizioni attuali posano sulle spalle della montagna sfide che se venissero debitamente accolte potrebbero dare nuova centralità alle persone e ai luoghi di montagna, diventando vere e proprie opportunità.

¹ Nell'analisi politologica di Stein Rokkan, i *cleavage* sono delle fratture politiche basate su conflitti dovuti a condizioni storiche, politiche e sociali che si manifestano nel corso di un determinato periodo storico e che successivamente costituiscono gruppi partitici basati su queste fratture.

1.1 Sviluppo innovativo per una montagna smart.

Il concetto di innovazione è particolarmente legato ai complessi problemi globali, di varia natura e di varia interpretazione, che permettono la proposta di risposte sempre nuove aventi come oggetto svariate aree tematiche, quali la tecnologia, la politica, l'economia, nuove pratiche sociali e produttive. Il concetto di innovazione, però, non è stato sempre lo stesso nel corso del tempo.

Una prima definizione di innovazione si riscontra in una concezione di carattere industriale ed economica secondo cui la proposta, la progettazione e i tentativi di modificare in meglio e con un valore aggiunto il contesto attuale porti a processi più efficienti, rendendo questi meno esigenti di tempo e risorse, producendo la stessa quantità o con quantità superiori e con la stessa qualità o con qualità superiore.

Spesso si associa l'innovazione industriale all'innovazione tout court, commettendo un errore. Questo perché l'associazione temporale che si produce del termine di innovazione è quella dell'epoca post-industriale, in cui viene lasciato alle spalle il taylorismo. Il cambiamento dei paradigmi produttivi a cavallo degli anni '70 e '90 del secolo scorso – a seguito dei movimenti sociali degli anni '60 – produce, infatti, una nuova inclinazione di produzione, caratterizzata maggiormente dallo sviluppo locale delle comunità urbane e delle comunità periferiche, fino ad arrivare alla partecipazione in maniera sinergica degli attori sociali, dei cittadini, degli *stakeholder* e delle istituzioni pubbliche², fornendo un tipo di *governance* tipica della smart city, come vedremo.

Lo sviluppo produttivo, però, ha sempre avuto delle ricadute sullo sviluppo tecnologico e sociale. Basti pensare a come la vita dei cittadini sia cambiata con il consumo di prodotti tecnologici, simboli del *welfare state*: la televisione, il frigorifero, la lavatrice sono tutti beni che hanno modificato nell'essenza il concepimento del benessere, riempiendo un paniere di oggetti essenziali al giorno d'oggi, ma che solo i benestanti potevano permettersi prima del boom economico della metà del 1900.

Questo schema è ravvisabile ancora oggi, nonostante i modelli produttivi si siano modificati. Lo sviluppo produttivo ha incluso Internet nei sistemi di produzione utilizzando sensori, robot che lavorano in sintonia, *cloud computing*, di fatto realizzando l'industria 4.0. Come più di cinquant'anni fa, anche le persone di oggi hanno visto degli effetti posarsi su di loro. Cambiano le mansioni e si modificano i beni divenuti essenziali, anche tramite un processo di rimediazione, inglobando, sostituendo e rinnovando i mezzi di comunicazione e trasformandosi perfino in mezzi di produzione.

L'informatizzazione dei processi ha spinto gli individui a reinventare il loro rapporto con il lavoro, talvolta rendendolo più flessibile. Il luogo di lavoro viene meno, le *soft skills* e le capacità proprie delle persone acquisiscono un peso maggiore, compresa la creatività. Grazie a queste proprietà, il lavoratore diventa maggiormente elastico, porta avanti nuove idee fornendo un valore aggiunto all'azienda e diventa egli stesso un innovatore.

Con l'emersione dell'interesse verso l'industria 4.0 e la sua applicazione nelle *smart factory*, le industrie intelligenti, emerge di pari passo la necessità di realizzare un

² Barbera Filippo, Parisi Tania; *Innovatori sociali, la sindrome di Prometeo nell'Italia che cambia*; Bologna, il Mulino, 2019, p.14.

nuovo paradigma urbano, una «rappresentazione sociale che diventa progressivamente concetto scientifico e norma giuridica»³: la *smart city*.

Questo nuovo modo di concepire la città può essere basato sull'idea del sociologo francese Lefebvre di dividere lo spazio sociale su tre livelli coesistenti: lo spazio concepito, lo spazio percepito e lo spazio vissuto.

- Lo spazio concepito è raffigurato dallo spazio delle rappresentazioni, dove si evidenziano architettura, arte, urbanistica, sociologia; uno spazio strutturato su visioni sia virtuali sia fisiche.
- Lo spazio percepito è descritto dallo spazio delle infrastrutture materiali e immateriali, dell'urbanizzazione fisica e delle strutture organizzative, comprendenti le modalità di impresa, di ricerca e di *governance*.
- Lo spazio vissuto è visto come lo spazio esperienziale, dove i soggetti vivono lo spazio urbano e lo fanno loro interpretandolo.

Con l'avvento dei nuovi mezzi dell'informazione e della coscienza *green*, i processi produttivi e la percezione degli spazi si sono via via modificati. Tutto è più vicino e più veloce. I flussi di informazioni sono diventati più frenetici ed essenziali per svolgere anche le più semplici operazioni, anche grazie all'idea dell'*Internet of things*⁴.

I luoghi fisici di concezione industriale lasciano il passo ai luoghi virtuali, al ritorno della ruralità, alle pratiche virtuose, innescando nuovi processi – anche sinergici tra di loro – e modificando le visioni sia virtuali sia fisiche dello spazio concepito.

Di pari passo alla concezione di nuove pratiche, l'effettività di queste deve passare per un ridisegnamento delle strutture organizzative e della realizzazione di infrastrutture utili alla loro attuazione. Con l'avvento di Internet e di altre tecnologie tutto ciò è già in atto ed è piuttosto evidente. La messa a disposizione di *access point* pubblici per la connessione in rete, la realizzazione di *hub* per la raccolta dei *Big data*, lo sviluppo di nuovi modelli produttivi come le *smart factory* di cui sopra, la fornitura elettrica – o dell'idrogeno, in ottica futura – per l'alimentazione delle automobili, il ridisegnamento di una viabilità urbana più favorevole a pedoni e ciclisti sono solo alcuni dei risultati di come la città e la sua *governance* mutino in continuazione allo stesso ritmo delle mutazioni del contesto tecnologico e sociale, innovandosi.

Lo spazio percepito viene elaborato dai cittadini quando viene vissuto. Ciò permette impulsi *bottom up*, dal basso verso l'alto, influenzando le politiche della *governance* e creando così nuove spinte innovative. Questo avviene soprattutto perché la *governance* urbana «integra gli attori sociali del territorio nel definire il futuro della città e di rappresentarsi come un ente organico»⁵, diventando un vero e proprio apparato.

La vera forza della *smart city* risiede nella capacità di far muovere sinergicamente i propri attori istituzionali, gli *stakeholder* – ossia i portatori di interessi – e i cittadini. I soggetti in questione, lavorando assieme, «comporterebbero l'evoluzione della *governance* urbana

³ Marciano Claudio, *Smart city*, Roma, Edizioni Nuova Cultura, 2015, p.44.

⁴ L'*Internet of things* è il concetto che descrive come Internet si sia esteso all'uso degli oggetti comuni rendendoli intelligenti, in qualsiasi ambito di applicazione. Dai frigoriferi che, tramite sensori, comprendono se sia necessario fare la spesa all'irrigatore che permette una equa distribuzione dell'acqua in agricoltura. I dati prodotti da questi oggetti complessivamente vengono definiti *Big data*, in quanto fornitori di un insieme di informazioni praticamente infinito se combinate tra di loro.

⁵ op. cit., p.196.

da manageriale a imprenditoriale»⁶, secondo una concezione liberale del paradigma. Ciò trasformerebbe la città in un luogo in cui sia possibile intercettare e concentrare flussi economici e culturali, diventando un polo capace di ottenere centralità in questi aspetti e in maniera tale da far giungere da altri territori nuovi capitali.

Essendo un processo in continua evoluzione e suscettibile ai cambiamenti sociali, politici ed economici, è plausibile immaginare che il modello della smart city nella concezione di appena un decennio fa si sia modificato.

Se, infatti, la sua idea ha avuto un grande traino tecnologico, volto alla competitività e all'efficienza, oggi più che mai incontra le sfide ambientali ed ecologiche.

Proprio grazie a questi due temi e alla coscienza dei consumatori – spinti sempre più a prediligere, almeno all'apparenza, prodotti più amici dell'ambiente – le aziende private negli ultimi anni hanno rivisto i loro piani aziendali per andare in contro all'attuale domanda e la sfera pubblica ha abbracciato nuove iniziative orientate verso l'ecologia (vedasi, ad esempio, il programma *Horizon Europe 2021-2027* dell'Unione europea).

La collaborazione di entrambe le parti – aziende private ed enti pubblici – potrebbe risultare nella capacità d'investimento, a livello globale, di 98mila miliardi di dollari (comprendendo il contributo di istituzioni finanziarie) destinati a edilizia, trasporti, gestione dei rifiuti, spazi pubblici e pianificazione urbanistica in nome della sostenibilità entro il 2020 e il 2030, secondo alcune stime⁷.

La potenzialità in tal senso è enorme per le città in grado di attirare questi investimenti. L'opportunità viene meno o è più flebile, però, per i territori periferici, compresi quelli montani.

I piccoli centri periferici, distanti dalle grandi città, difficilmente sono riusciti ad attuare delle *policy* utili ad attirare investimenti capaci di implementare il nuovo paradigma urbano.

Il continuo e lento spopolamento di queste realtà ha contribuito al rallentamento dei processi sopra descritti. Molti sono i casi di borghi con un numero esiguo di abitanti e, spesso, di un'età media piuttosto alta. Inoltre, il rallentamento è dovuto anche alla scarsa tecnologizzazione dei paesi e al forte analfabetismo digitale degli abitanti, lasciando sfuggire le opportunità produttive che le nuove tecnologie permettono e incentivando i più giovani ad emigrare.

Solo negli ultimi anni i borghi hanno visto la crescita del numero di attori sociali, *stakeholder* e cittadini intenzionati a realizzare un processo graduale di inclusione e partecipazione con la sfera territoriale pubblica. Ciò avviene soprattutto su territori di noto valore culturale e turistico.

Il valore culturale e il valore turistico sono due elementi che forniscono interessi all'interno e all'esterno del borgo stesso. Attirano in maniera quasi naturale nuovi investitori e attori sociali.

Il turismo e la cultura diventano un punto di forza che distingue i borghi che hanno la fortuna e la capacità di averli, in confronto ad altri che ne peccano.

In particolare, nel contesto montano, che spesso racchiude luoghi ricchi di cultura e che fondano la loro economia sul turismo, questi sono due aspetti che si traducono, più che

⁶ op. cit., p.197.

⁷ Bussi Chiara, *Le città-quartiere con più servizi e zero emissioni*, Il Sole 24 Ore, Milano, 2 marzo 2021.

in qualsiasi altro contesto, in un'opportunità di sviluppo economico per chi vive in queste località e per chi vi voglia investire.

Non è un caso, infatti, che le località particolarmente turistiche siano state sviluppate già negli anni '50 proprio da input esterni provenienti dalle grandi città vicine e con investimenti di cittadini che avevano degli interessi economici nelle nuove frontiere del turismo, anche se non sempre con risultati lungimiranti e sostenibili.

In un luogo particolarmente connesso al territorio, uno sviluppo sostenibile in termini culturali, oltre ai termini ambientali, è fondamentale. Questo non sempre potrebbe riuscire con il modello di sviluppo della smart city, in quanto basato su un'idea di città che tende a concentrare su di sé tra le più svariate influenze urbane. Influenze che provengono da altre città, quindi da un contesto molto vicino e molto simile alla città stessa.

L'arrivo delle pratiche della smart city in montagna potrebbe non essere adeguato. O meglio, se le pratiche della smart city per la montagna fossero misurate e limitate, indotte dal basso verso l'alto, con un «impegno propositivo e attuativo dei soggetti locali»⁸, ciò garantirebbe la corretta gestione del territorio, in quanto le politiche adottate sarebbero sentite maggiormente e connesse in maniera più congrua al territorio e alle sue peculiarità. Con un ridimensionamento delle pratiche della smart city, il modello degli *smart villages* fungerebbe da cartamodello più equilibrato su cui dare forma al futuro dei paesi montani. Per le terre meno densamente popolate, come la montagna, l'applicazione del paradigma degli *smart villages* potrebbe essere un'importante opportunità. L'inclusione di nuove tecnologie adeguate al contesto e l'adozione di pratiche sostenibili e socialmente inclusive potrebbero garantire ai villaggi montani un'innovazione sociale e tecnologica fatta su misura. In conseguenza a ciò, si verrebbe a instaurare un ciclo innovativo basato su scambi di idee e di pratiche, creando nuove opportunità produttive e sociali, evitando lo spopolamento e installando le tecnologie dell'informazione e della comunicazione anche in territori più periferici evitando di urbanizzare i borghi e le piccole realtà.

Per innovare nelle piccole comunità di montagna può bastare anche poco, talvolta volgendo lo sguardo al passato. Le forme organizzative sociali, politiche e istituzionali di una volta spesso trasmettono valori quali la solidarietà, il portare avanti il benessere collettivo rispetto a quello individuale, la salvaguardia dei beni patrimoniali e la gestione collettiva di beni comuni⁹.

Nonostante ciò, i villaggi montani hanno problematiche specifiche che non possono essere trascurate, soprattutto di carattere infrastrutturale, dovute al complesso e frastagliato territorio. L'efficiente ed efficace realizzazione di queste avviene di sovente in tempi molto più lunghi e necessitano di investimenti più onerosi, rispetto ad altri luoghi. Basti pensare ai disagi dovuti dalle abbondanti nevicate invernali che danneggiano i manti stradali, l'obbligo di realizzare le opere nel periodo estivo, la possibilità di smottamenti nevosi e franosi, la gestione dei suoli dove sorge la biodiversità alpina, le complicazioni nelle costruzioni e nelle gestioni del suolo dovute alla morfologia delle zone montane.

⁸ Dematteis Giuseppe, *Gli scambi montagna-città e il riequilibrio territoriale metro-montano. Dal caso di Torino alle politiche nazionali e regionali*, in (a cura di) Ferrario Viviana e Marzo Mauro, *La montagna che produce*, Sesto San Giovanni, Mimesis Edizioni, 2020.

⁹ Dematteis Giuseppe, *La montagna italiana: da riscoprire, salvaguardare, ripopolare*, in *Il Mulino Fascicolo 6, novembre-dicembre 2020*, Bologna, il Mulino, 2020.

Anche per questo motivo la montagna e le sue popolazioni potrebbero perdere la possibilità di avere spinte innovative sane per il loro contesto e una gestione del territorio adeguato alle loro esigenze.

È necessario, quindi, che le aree particolarmente legate al proprio territorio, quali la montagna e le aree periferiche, perseguano uno sviluppo peculiare al territorio stesso in modo sostenibile e connesso con l'ambiente che le circonda.

1.2 Sostenibilità, sviluppo green e transizione ecologica nel contesto montano.

Nel 1987 la Commissione mondiale sull’Ambiente e sullo Sviluppo delle Nazioni Unite, istituita appena quattro anni prima, era tenuta a presentare un documento che formulasse una sorta di guida ad obiettivi per lo sviluppo sostenibile. Il rapporto venne intitolato “*Our common future*” e nelle parole di presentazione dell’allora presidente della Commissione Brundtland possiamo trovare quanto segue:

The "environment" is where we all live; and "development" is what we all do in attempting to improve our lot within that abode. The two are inseparable. Further, development issues must be seen as crucial by the political leaders who feel that their countries have reached a plateau towards which other nations must strive. Many of the development paths of the industrialized nations are clearly unsustainable. And the development decisions of these countries, because of their great economic and political power, will have a profound effect upon the ability of all peoples to sustain human progress for generations to come.¹⁰

Da quel momento è possibile delineare una definizione chiara e sintetica di cosa sia lo sviluppo sostenibile: uno «sviluppo che consente alla generazione presente di soddisfare i propri bisogni senza compromettere le possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri»¹¹.

Ad oggi “*Our common future*” rimane il documento fondamentale su cui si basa anche l’attuale agenda per lo sviluppo sostenibile, l’Agenda 2030 dell’Organizzazione delle Nazioni Unite.

L’Agenda 2030 è stata sottoscritta nel 2015 dai Paesi dell’ONU, proponendo diciassette obiettivi comuni da raggiungere entro il 2030:



¹⁰ Gro Harlem Brundtland, *Our common future*, Commissione mondiale sull’Ambiente e sullo Sviluppo, Nazioni Unite, Oslo, 20 marzo 1987.

¹¹ op. cit. trad.

L'Agenda 2030 ci viene incontro per comprendere come possa strutturarsi lo sviluppo sostenibile, identifica problemi e sfide attuali e tenta di darvi una risposta, anche per quanto riguarda l'ambito montano. Negli oltre 169 traguardi da raggiungere ne spiccano alcuni che, data la morfologia del suolo montano e le caratteristiche dei popoli che lo abitano, potrebbero fornire una base da cui partire per ottenere uno sviluppo sostenibile in montagna, elencati qui di seguito:

- 1.4 - Entro il 2030, assicurare che tutti gli uomini e le donne, in particolare i più poveri e vulnerabili, abbiano uguali diritti alle risorse economiche, insieme all'accesso ai servizi di base, proprietà privata, controllo su terreni e altre forme di proprietà, eredità, risorse naturali, nuove tecnologie appropriate e servizi finanziari, tra cui la microfinanza;
- 2.3 - Entro il 2030, raddoppiare la produttività agricola e il reddito dei produttori di cibo su piccola scala, in particolare le donne, i popoli indigeni, le famiglie di agricoltori, i pastori e i pescatori, anche attraverso un accesso sicuro ed equo a terreni, altre risorse e input produttivi, conoscenze, servizi finanziari, mercati e opportunità per valore aggiunto e occupazioni non agricole;
- 6.3 - Migliorare entro il 2030 la qualità dell'acqua eliminando le discariche, riducendo l'inquinamento e il rilascio di prodotti chimici e scorie pericolose, dimezzando la quantità di acque reflue non trattate e aumentando considerevolmente il riciclaggio e il reimpiego sicuro a livello globale;
- 6.6 - Proteggere e risanare entro il 2030 gli ecosistemi legati all'acqua, comprese le montagne, le foreste, le paludi, i fiumi, le falde acquifere e i laghi;
- 7.2 - Aumentare considerevolmente entro il 2030 la quota di energie rinnovabili nel consumo totale di energia;
- 8.3 - Promuovere politiche orientate allo sviluppo, che supportino le attività produttive, la creazione di posti di lavoro dignitosi, l'imprenditoria, la creatività e l'innovazione, e che incoraggino la formalizzazione e la crescita delle piccole-medie imprese, anche attraverso l'accesso a servizi finanziari;
- 8.4 - Migliorare progressivamente, entro il 2030, l'efficienza globale nel consumo e nella produzione di risorse e tentare di scollegare la crescita economica dalla degradazione ambientale, conformemente al Quadro decennale di programmi relativi alla produzione e al consumo sostenibile, con i paesi più sviluppati in prima linea;
- 8.9 - Concepire e implementare entro il 2030 politiche per favorire un turismo sostenibile che crei lavoro e promuova la cultura e i prodotti locali;
- 9.4 - Migliorare entro il 2030 le infrastrutture e riconfigurare in modo sostenibile le industrie, aumentando l'efficienza nell'utilizzo delle risorse e adottando tecnologie e processi industriali più puliti e sani per l'ambiente, facendo sì che tutti gli stati si mettano in azione nel rispetto delle loro rispettive capacità;
- 11.3 - Entro il 2030, potenziare un'urbanizzazione inclusiva e sostenibile e la capacità di pianificare e gestire in tutti i paesi un insediamento umano che sia partecipativo, integrato e sostenibile;
- 11.4 - Potenziare gli sforzi per proteggere e salvaguardare il patrimonio culturale e naturale del mondo;
- 12.2 - Entro il 2030, raggiungere la gestione sostenibile e l'utilizzo efficiente delle risorse naturali;
- 15.1 - Entro il 2020, garantire la conservazione, il ripristino e l'utilizzo sostenibile degli ecosistemi di acqua dolce terrestri e dell'entroterra nonché dei loro servizi, in modo

particolare delle foreste, delle paludi, delle montagne e delle zone aride, in linea con gli obblighi derivanti dagli accordi internazionali;

15.2 - Entro il 2020, promuovere una gestione sostenibile di tutti i tipi di foreste, arrestare la deforestazione, ripristinare le foreste degradate e aumentare ovunque, in modo significativo, la riforestazione e il rimboschimento;

15.4 - Entro il 2030, garantire la conservazione degli ecosistemi montuosi, incluse le loro biodiversità, al fine di migliorarne la capacità di produrre benefici essenziali per uno sviluppo sostenibile.¹²

Come si può dedurre, i punti in questione sono particolarmente generici e applicabili a diversi contesti. È evidente, però, come questi siano particolarmente calzanti per gli abitanti e il territorio della montagna, trattando temi quali l'importanza dei bacini idrici (compresi i ghiacciai), l'importanza della sussistenza delle famiglie di agricoltori, di pastori e delle piccole realtà economiche (di cui la montagna è costellata), l'importanza dell'energia rinnovabile e delle risorse (molto spesso legata al suolo montano con lo sfruttamento di dighe, pale eoliche e pannelli solari) e l'importanza della cultura e del suo patrimonio. Anche se non direttamente riconducibili al contesto montano, al contrario dei traguardi definiti dall'obiettivo 15, sopra riportati, per la montagna sono chiavi su cui è possibile ragionare per uno sviluppo innovativo e sostenibile.

A livello internazionale l'Agenda 2030 è uno strumento fondamentale per guidare gli stati verso uno sviluppo sostenibile, ma non è l'unico possibile, se parliamo di montagna.

Uno tra i più importanti organismi internazionali sulla montagna è la Convenzione delle Alpi, un trattato internazionale ratificato dai Paesi compresi nell'area alpina – Italia, Francia, Monaco, Svizzera, Liechtenstein, Germania, Austria, Slovenia – e dall'Unione Europea. La Convenzione delle Alpi è composta da protocolli riguardanti:

- Pianificazione territoriale e sviluppo sostenibile;
- Protezione della natura e tutela del paesaggio;
- Difesa del suolo;
- Foreste montane;
- Agricoltura di montagna;
- Turismo;
- Energia;
- Trasporti.

Vista la struttura della Convenzione delle Alpi e i temi trattati dai suoi protocolli, è subito chiaro come la stessa ponga al centro lo sviluppo sostenibile delle Alpi, fornendo dati e input agli stati per promuovere politiche connesse al territorio. Essendo un vero e proprio trattato, vincola giuridicamente i Paesi membri ad agire secondo quanto definito all'interno dei diversi protocolli, garantendo uno standard d'azione nei 190.717 chilometri quadrati dell'area alpina e ricadendo su 14.232.088 abitanti alpini¹³.

¹² La prima cifra si rifà all'obiettivo di cui il traguardo fa parte; i traguardi sono elencati nel testo della guida dell'Agenda 2030: Assemblea generale delle Nazioni Unite, *Trasformare il nostro mondo: l'Agenda 2030 per lo Sviluppo sostenibile*, New York, 21 ottobre 2015.

¹³ Convenzione delle Alpi, *Cambiamenti demografici nelle Alpi, Relazione sullo stato delle Alpi*, Segretariato permanente della Convenzione delle Alpi, Innsbruck, 2015

Sebbene l'Unione Europea aderisca alla Convenzione delle Alpi, ciò non significa che non si occupi direttamente di montagna. Al contrario, come ci conferma l'articolo 174 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea:

Per promuovere uno sviluppo armonioso dell'insieme dell'Unione, questa sviluppa e prosegue la propria azione intesa a realizzare il rafforzamento della sua coesione economica, sociale e territoriale.

In particolare, l'Unione mira a ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie regioni ed il ritardo delle regioni meno favorite.

Tra le regioni interessate, un'attenzione particolare è rivolta alle zone rurali, alle zone interessate da transizione industriale e alle regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici, quali le regioni più settentrionali con bassissima densità demografica e le regioni insulari, transfrontaliere e di montagna.¹⁴

Per attuare ciò, l'Unione Europea ha sviluppato a sua volta degli strumenti utili allo sviluppo delle aree «meno favorite». Tramite il Fondo europeo di Sviluppo regionale, conosciuto anche come FESR, vengono previsti tre tipi di Cooperazione territoriale europea:

- una cooperazione transfrontaliera, al fine di promuovere lo sviluppo coordinato di regioni confinanti di due stati membri dell'Unione o di uno stato membro e uno stato terzo;
- una cooperazione interregionale, al fine di rafforzare la politica di coesione dell'Unione, condividendo buone pratiche e scambiando esperienze in determinati ambiti (Interreg Europe è un raccoglitore di queste);
- una cooperazione transnazionale, al fine di promuovere una cooperazione regionale su territori transnazionali con problematiche comuni.

Per la montagna, in tal senso, è stato istituito il programma di cooperazione transnazionale Alpine Space, che unisce i paesi alpini dell'Unione Europea, Svizzera e Liechtenstein, per aiutarli nel collaborare in temi quali lo sviluppo economico e sociale, l'ambiente, l'innovazione e per trovare soluzioni comuni a problemi comuni dello spazio alpino, investendo i fondi strutturali dell'Unione Europea.

Figlia del programma Alpine Space e dalla collaborazione di questa con la Convenzione delle Alpi e con le regioni alpine, la strategia macroregionale europea EUSALP promuove una collaborazione per una maggiore coesione e per la condivisione di esperienze tra le regioni alpine, senza l'utilizzo dei fondi strutturali dell'Unione. Vengono sfruttate, invece, le strutture e le risorse già presenti all'interno dell'area, suddividendo le operazioni in nove gruppi di azione, a cui collaborano direttamente le regioni a rotazione.

I gruppi di azione sono suddivisi in temi come segue:

1. Ricerca e innovazione;
2. Sviluppo economico;
3. Mercato del lavoro, educazione e *training*;
4. Mobilità;
5. Connettività e accessibilità;

¹⁴ Art. 174, Titolo XVIII “Coesione Economica, Sociale e Territoriale”, Parte Terza “Politiche e Azioni interne dell'Unione”, Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea.

6. Risorse;
7. Infrastrutture green;
8. *Governance* del rischio;
9. Energia.

Come con la Convenzione delle Alpi, anche per EUSALP è evidente l'imprinting su uno sviluppo sostenibile e innovativo. La collaborazione delle regioni attorno a questi temi garantiscono uno sviluppo con lo stesso ritmo e uno scambio di idee solido e proficuo, che ha riflessi anche sul programma Alpine Space stesso. A termine del settennato 2014-2020, infatti, in previsione del rinnovo del programma per il periodo 2021-2027, Alpine Space prevede di aumentare gli investimenti strutturali e il territorio a cui fa riferimento, estendendo gli effetti di Alpine Space anche sulle regioni comprese in EUSALP, escluse dal programma nel periodo precedente¹⁵.

Sebbene vi sia un evidente passo in avanti in quanto impegno economico e politico, anche connesso al sentimento ambientalista generalizzato che il mondo che si prospetta impone e sull'ombra del Next Generation EU per la ripresa a seguito della pandemia del COVID-19, è evidente come i programmi europei alpini si riferiscano a un'area piuttosto estesa, soprattutto nel caso della strategia EUSALP.

Com'è possibile intuire nella mappa qui a fianco, l'area alpina intesa dalla strategia EUSALP e quella intesa dal programma Alpine Space includono regioni



piuttosto distanti dalle Alpi vere e proprie, delineate con più cura dal territorio della Convenzione delle Alpi (riuscendo ad escludere porzioni di territorio regionale). Questo permette di includere nei fondi stanziati anche grandi città e metropoli come Milano, Zurigo, Vienna, Monaco di Baviera, rischiando, quindi, che i territori montani ricevano soltanto una parte residuale delle risorse, essendo filtrate dai governi regionali con sede nei capoluoghi di regione, spesso corrispondenti a grandi città. D'altro canto, l'inclusione di realtà cittadine anche grandi permette un rapporto città-montagna più inclusivo. Lo scambio di buone pratiche innovative e tecnologiche, applicabili anche in montagna, come le buone pratiche verdi e con un rapporto più stretto con l'ambiente, applicabili anche in città, realizzano una rete che dà maggiore importanza alla montagna e al suo sviluppo, avvicinandola, seppur mantenendo la congruenza dei villaggi e della società montana alle loro caratteristiche territoriali, alla città.

Un obiettivo proprio del Next Generation EU, oltre a quello del rilancio delle attività in periodo di pandemia, è quello di perseguire una transizione ecologica dei paesi

¹⁵ Alpine Space, *Interreg Alpine Space Programme 2021-2027 (Final Draft IP – Not yet approved by the European Commission)*, Alpine Space, Salisburgo, 7 luglio 2021. Come dice il titolo, questo documento non è stato ancora approvato dalla Commissione Europea, pertanto è ancora provvisorio.

membri, avendo all'orizzonte il traguardo di essere «il primo continente a impatto climatico zero entro il 2050»¹⁶.

Degli 806,9 miliardi di euro stanziati dal Next Generation EU, 18,9 miliardi sono destinati alle risorse naturali e all'ambiente, 11,5 miliardi sono destinati all'innovazione, al mercato unico e all'agenda digitale e ben 776,5 miliardi alla resilienza, al processo di coesione dei territori e ai valori che questo comporta¹⁷.

Un effetto particolarmente interessante degli investimenti presenti nel Quadro finanziario pluriennale 2021-2027 dell'Unione e nel Next Generation EU è quello raffigurato dall'elaborazione e dalla modifica degli assetti ministeriali degli stati membri. Dando maggior peso alle questioni di coesione e resilienza dei territori e dai maggiori investimenti su temi quali la transizione ecologica, la gestione delle risorse naturali e l'innovazione (per quasi 1000 miliardi di euro¹⁸), gli stati hanno provveduto a modificare o creare *ex novo* ministeri dedicati a questi temi. Ad esempio, la Francia ha provveduto a modificare il suo ministero dell'economia e della finanza in ministero dell'economia, della finanza e del rilancio, sottolineando l'importanza della gestione dei fondi del Next Generation EU. L'Italia ha modificato il ministero delle infrastrutture e dei trasporti in ministero delle infrastrutture e dei trasporti sostenibili, ha istituito i ministeri con portafoglio per la transizione ecologica (sulle fondamenta del ministero dell'ambiente) e per il turismo, per ricalcare l'impegno verso un tema sempre più calzante e verso un settore economico che produce ogni anno una grande parte del PIL italiano¹⁹, legati irrimediabilmente anche ai territori montani, come abbiamo visto.

Questa opportunità potrebbe dare una nuova centralità alle aree rurali, alle periferie, ai piccoli borghi e alla montagna. Le tradizioni e le culture che permeano questi luoghi, connessi in maniera stretta con il territorio, e il turismo come motore economico di queste aree, potrebbero attirare investimenti e modificarne la *governance*. Lo sviluppo di un'economia più rispettosa dell'ambiente, di un'economia del riciclo come quella dell'economia circolare o di un'economia legata al turismo sostenibile, permetterebbe di innovare in questi luoghi sfruttando i fondi dell'Unione, realizzando uno sviluppo *green* e ottenendo nuovi input per trasformare una *governance* ormai obsoleta, applicando le buone pratiche condivise dai territori limitrofi.

Questa potrebbe essere una chiave di lettura per una montagna rinnovata e capace di realizzarsi in maniera autonoma, per una montagna centrale in un mondo che cambia.

¹⁶ Tratto dal paragrafo “Un futuro più verde” presente al sito del Next Generation EU:

https://europa.eu/next-generation-eu/index_it

¹⁷ “Quadro finanziario pluriennale 2021-2027 e Next Generation EU: dotazioni totali per rubrica” al sito:

https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe_it

¹⁸ art. cit.

¹⁹ Tutto ciò anche sull'onda della crisi di governo in Italia innestata nell'inverno del 2021 e, quindi, con interessi politici connessi all'istituzione dei ministeri.

1.3 Innovazione nel turismo: uno sguardo in alto.

La consapevolezza dei programmi europei di coesione riguardo l'importanza del turismo sui territori poco popolati rimarca ancora una volta quanto il turismo sia fondamentale per la sopravvivenza dei piccoli borghi e dei villaggi montani.

Se la sussistenza dei montanari si basava principalmente sull'agricoltura e sull'allevamento fino a metà 1800, come vedremo nel prossimo capitolo, l'arrivo del turismo ha modificato alla radice il significato di sviluppo per le terre alte.

In molti casi si è arrivati ad uno sviluppo urbano volto a fornire tutte le comodità cittadine in luoghi estremi, come quelli dell'alta montagna. L'urbanizzazione massiva di questi luoghi ha avuto ricadute sull'utilizzo del suolo e delle risorse, a volte come chiave per l'inizio del processo di urbanizzazione stesso.

La maggior parte dei borghi montani, spesso di media montagna, si è «salvata» da questo processo, condannandola, però, ad essere il contorno rurale di una montagna turistica sempre più antropizzata e centralizzata, meta unica del turista cittadino.

Se questo era vero fino a ieri, oggi non è più così.

Anche se i borghi più antropizzati e urbanizzati (r)esistono ancora, soffrendo gli effetti della stessa urbanizzazione che ha fatto la loro sorte brillare qualche anno prima e che tentano di reinventarsi, i borghi rurali di media montagna e di alta montagna poco antropizzati hanno attualmente più fortuna.

I motivi principali di questo cambiamento sono essenzialmente due.

Il primo è che il sentimento turistico è andato modificandosi nel tempo, assecondato da alcuni fattori esogeni. Tra questi vi è un maggiore interesse per il turismo lento, legato al territorio e, quindi, più distante dall'aspetto ludico della montagna, rappresentato invece dalla presenza di impianti sportivi.

Il secondo motivo è descritto, invece, dalla resistenza delle aree rurali montane e della loro capacità di reinventarsi e innovarsi, in particolare nell'utilizzare nuove tecnologie sia per facilitare la fase produttiva dei prodotti agricoli, sia per attirare una quota sempre più grande del mercato del turismo, legata al turismo lento, territoriale e, non da meno, al turismo enogastronomico, avendo un *trend* in forte crescita (oltre il 50% dei turisti italiani lo sceglierà nel 2021)²⁰.

Se vi è una differenza evidente tra i centri maggiormente antropizzati e i centri rurali è anche perché rappresentano due modi di fare turismo completamente differenti. Due tipi di fare turismo in montagna contrapposti, ma facce della stessa medaglia. Da una parte abbiamo il turismo intensivo dei borghi più antropizzati e dall'altra il turismo estensivo dei piccoli centri rurali, dove entrambi hanno dei problemi alla base che limitano l'efficacia di produrre interessi economici e sociali.

I centri antropizzati hanno alle spalle decenni di uso del suolo e delle risorse avanzato, sono creati in funzione del turista, propongono un'offerta turistica sovente legata al mondo della neve e allo sci ed è pertanto suscettibile ai cambi stagionali, di fatto poco produttiva in primavera, estate e autunno.

²⁰ Netti Enrico, *Così la via slow del turismo enogastronomico cattura nuovi appassionati*, Il Sole 24 Ore, Milano, 10 maggio 2021.

I centri rurali accorpano su di loro un'idea di turismo lenta che, sebbene in crescita, non è ancora stabile e garantisce ancora pochi proventi agli attori coinvolti, ma che hanno dalla loro la garanzia di poter rappresentare un luogo con un patrimonio naturale quasi intatto e la possibilità di sviluppare un turismo che non è affatto suscettibile ai cambiamenti stagionali, sfruttandolo 365 giorni l'anno.

Per una soluzione a questi problemi ci viene ancora una volta incontro la Convenzione delle Alpi. Nel suo protocollo Turismo, infatti, la Convenzione propone per il turismo intensivo «l'adattamento delle strutture e degli impianti turistici esistenti alle esigenze ecologiche e lo sviluppo di nuove strutture conformi ad un turismo che tuteli l'ambiente, mediante specifici provvedimenti e raccomandazioni che tengano conto degli interessi della popolazione locale e dei turisti» e per il turismo estensivo «il mantenimento o lo sviluppo di un'offerta turistica prossima alle condizioni naturali e che rispetti l'ambiente, nonché la valorizzazione del patrimonio naturale e culturale delle regioni turistiche interessate»²¹. In ogni caso, uno sviluppo turistico che fornisca «un rapporto equilibrato tra forme di turismo intensivo ed estensivo»²².

Di fatto, ciò significa che in qualche misura il turismo dei borghi antropizzati e il turismo dei borghi rurali si debba incontrare a metà strada, per garantire ai primi uno sviluppo sostenibile delle località e ai secondi uno sviluppo turistico che tenga conto degli interessi della popolazione locale, aumentando le possibilità di innovare l'offerta turistica e lo sviluppo sostenibile dei luoghi.

Non è un caso, infatti, che i sistemi più performanti risiedono in un elevato potenziale di sviluppo imprenditoriale agro-silvo-pastorale in sinergia con uno sviluppo imprenditoriale turistico-culturale²³, realizzando un sistema che valorizzi il territorio montano in tutte le sue parti, innovandole.

In un sistema turistico in cui agiscono sinergicamente gli attori produttivi e gli attori turistici, il rapporto del turista con la località avviene nella sua interezza, proponendosi come un organismo unico e coeso e permettendo alla località di emergere rispetto ad altre località concorrenti. Questo aspetto modifica come il turista vive la località, incrementa il senso di accoglienza e il turista diventa parte integrante della comunità che lo ospita.

Gli aspetti di cui sopra non sono gli unici a modificare il modo di vivere la montagna da parte del turista.

Il turismo è via via mutato, allo stesso passo dei cambiamenti tecnologici che, di fatto, hanno modificato numerosissimi aspetti della nostra vita quotidiana. Il turista, oggi, raramente si reca in agenzia viaggi. Sfrutta, invece, i servizi di prenotazione di hotel su Internet, pianifica le esperienze prima di partire consultando i *social network* e vive già a distanza in maniera virtuale una parte del viaggio stesso.

Muta, pertanto, il modo di abitare la montagna da parte del turista, ma non solo. Anche gli attori presenti sul territorio devono adeguarsi ai nuovi standard tecnologici. Le strutture che ospitano i turisti devono apparire sui servizi di prenotazione, gli attori che

²¹ Convenzione delle Alpi, *Protocollo Turismo*, Conferenza delle Alpi, Bled, 1998.

²² op. cit.

²³ Di Monaco Roberto, Barbera Filippo, Pilutti Silvia, Sinibaldi Elena, *La montagna che si muove, una ricerca per riconoscere e attivare il potenziale di sviluppo*, in (a cura di) Ferrario Viviana e Marzo Mauro, *La montagna che produce*, Sesto San Giovanni, Mimesis Edizioni, 2020.

offrono servizi ed esperienze devono rinnovarsi ed essere competitivi, apparendo anch'essi su Internet e sfruttare lo strumento dei *social network*.

Se la località turistica è più performante quando i diversi attori economici agiscono in maniera sinergica tra di loro, è fondamentale che la località stessa si proponga unita sulle diverse piattaforme su Internet. Come un organismo, la località turistica deve fungere da attore economico unico, attirando clienti e sfruttando *influencer*, pubblicità online e *social network*. Deve proporre eventi connessi al territorio, che lo valorizzi, connettendo eventi intrattenenti e di tipo ludico. In breve, è necessario realizzare un'esperienza per il turista che la vive che permetta di convincerlo a scegliere nuovamente la località per una prossima volta.

Come si può dedurre, è necessario intendere la località turistica come una vera e propria azienda, capace di produrre introiti agli attori economici presenti sul territorio e capace di offrire al turista un'esperienza indimenticabile.

In tal senso è fondamentale anche la *governance* della località. Le amministrazioni pubbliche devono collaborare in maniera sinergica con gli attori economici per riuscire in una gestione della località produttiva e allo stesso tempo responsabile e sostenibile; in particolare nel contesto montano, dove «i principali attrattori delle Alpi sono i suoi bellissimi paesaggi e la varietà del patrimonio naturale e culturale»²⁴.

La commistione tra tecnologia e sostenibilità emerge ancora una volta. La sussistenza della montagna spesso è legata alle fasi produttive, come abbiamo visto, ma anche il turismo è centrale, essendo che il 40% dei comuni alpini è meta di un importante flusso turistico²⁵. È importante, quindi, che l'innovazione della montagna passi da un turismo rinnovato, affinché avvenga uno sviluppo delle località montane sostenibile, tecnologico e produttivo, mantenendo una connessione con il territorio efficace, senza abusare del suolo e delle risorse, adattando le strutture preesistenti all'attuale richiesta di ecologia e di rispetto dell'ambiente, avendo la tecnologia e la sostenibilità come motore dell'innovazione in montagna.

²⁴ Sito della Convenzione delle Alpi, tema "Turismo": <https://www.alpconv.org/it/home/temi/turismo/>

²⁵ op. cit.

CAPITOLO 2 – BREUIL-CERVINIA: UNA STORIA DI SVILUPPO AI PIEDI DEL CERVINO.

La Valle d’Aosta è sempre stata teatro di spostamenti di merci e persone, di mercanti e di forze militari, sin dall’epoca in cui la popolazione dei Salassi abitava queste terre. *Augusta Praetoria Salassorum* era un vero e proprio crocevia per chi passava sulla Via delle Gallie, era il nodo per il viaggio verso Martigny o Lione, scegliendo se proseguire per il Pennino o verso le Alpi Graie, usando gli attuali colli del Gran San Bernardo o del Piccolo San Bernardo.

Nel medioevo la parola chiave era controllo, la costruzione di castelli e punti dove riscuotere i dazi nei villaggi lungo la Via permettevano di garantire una difesa tra i diversi feudi, ma anche un’entrata economica assicurata dal passaggio dei mercanti e dei fedeli che percorrevano la più recente Via Francigena.

L’influenza che più tardi la famiglia dei Savoia avrebbe esercitato avrebbe attirato nuovi interessi militari, soprattutto da parte della Francia, ma anche culturali, vista l’importanza della famiglia all’epoca. Già negli ultimi anni del XII secolo, il casato dei Savoia riconobbe una sorta di autonomia del ducato di Aosta attraverso la *Charte des franchises* del 1191, concedendo delle franchigie nei confronti della popolazione valdostana. Nondimeno, l’istituzione del Conseil des Commis²⁶ del 1563 permise un ulteriore grado di autonomia.

Con l’Unità d’Italia, dopo un secolo e mezzo in cui l’autonomia dell’area scemò e con l’annessione della Savoia alla Francia, proprio grazie alla particolarità del bilinguismo dell’ormai ex stato sabauda, la popolazione valdostana portò avanti la propria causa per mantenere questa particolarità in un parlamento nazionale dove l’indirizzo era quello di uniformare la lingua lungo lo stivale italiano.

L’avvento del fascismo, che vedeva l’italianizzazione dei toponimi valdostani e una volontà di smussare a livello culturale tutte le “imperfezioni” che le tradizioni valdostane rappresentavano nell’ideale italiano di Mussolini, cercò di rendere l’intera popolazione italiana italoфона, discriminando le minoranze e cercando di convertirle all’italianità fascista. La resistenza valdostana, costituita da uomini di montagna abituati a valicare colli e montagne, con una prestanta fisica particolarmente rilevante, e da uomini culturalmente connessi con gli ambienti universitari piemontesi e con l’amministrazione del territorio valdostano, portava avanti lo storico e deciso sentimento autonomista e democratico. Ciò condusse prima alle idee di basare lo stato italiano sulla forma regionale o federale (rispettivamente da parte dello storico Federico Chabod e dal notaio Émile Chanoux) e poi alla Dichiarazione dei rappresentanti delle popolazioni alpine di Chivasso del 1943, documento che possiamo paragonare all’importante Manifesto di Ventotene, nei principi riportativi. Non a caso, il riconoscimento della Valle d’Aosta come una comunità con una forte identità territoriale, anche grazie alla Dichiarazione di Chivasso, le permise di diventare la prima Regione autonoma italiana nella nuova costituzione del 1945.

²⁶ Consiglio eletto dal Consiglio degli Stati Generali dello stato sabauda che permise al ducato di Aosta di mantenere un’autonomia decisionale determinante per i successivi due secoli. Fu anche la prima amministrazione al mondo a adottare la lingua francese, tre anni prima della Francia di Francesco I.

Lo sviluppo industriale della Regione iniziò dapprima dalle industrie tessili della bassa Valle, in particolare nelle zone di Pont Saint Martin e Verrès, con la Brambilla, a cavallo tra Ottocento e Novecento.

L'attività mineraria, già fiorente da quasi quarant'anni lungo la Valle del Lys e lungo la Val d'AYas con le estrazioni aurifere, si espanse prima a Saint-Marcel per il rame e successivamente a Cogne per la magnetite. Ciò permise l'instaurazione di industrie siderurgiche a Donnas, Chatillon, Nus, Aymavilles, percorrendo la Dora Baltea, alcune appartenenti alla famosa famiglia Gervasone (che tra le altre commissioni, ne avevano una per le forniture metallurgiche utili alla costruzione della Mole Antonelliana).

Un primo effetto dei primi insediamenti siderurgici della zona fu il prolungamento della tratta ferroviaria che da Chivasso arrivava a Ivrea. L'obiettivo era quello di raggiungere prima Donnas, tra Pont Saint Martin e Verrès, e poi Aosta.

Un secondo effetto fu la volontà di sfruttare i grandi bacini idrici che il territorio forniva, inizialmente con la Dora Baltea, poi con i torrenti Evançon, Lys e Marmore, e via via sfruttando gli altri affluenti, per la produzione di energia elettrica da utilizzare nelle neonate industrie. Fu così che nel 1887 nacque la società elettrometallurgica di Pont Saint Martin, trasformandosi nel 1918 in SIP (Società Idroelettrica Piemontese), diventando una delle più grandi società elettriche dell'epoca in Italia.

La scoperta dei giacimenti di antracite a La Thuile fu la svolta per lo sviluppo urbano di Aosta e dintorni. La ferrovia fino ad Aosta fu finalmente inaugurata nel 1886 e quasi subito si volle costruire una nuova tratta per arrivare a Pré Saint Didier. Quest'ultima fu una delle prime ferrovie elettrificate del Regno d'Italia e venne inaugurata nel 1929²⁷.

Se già dalla prima metà dell'Ottocento era presente in città la Zimmermann, una medio-grande azienda produttrice di birra che col tempo andò ad ingrandirsi fino al 1965, data in cui venne venduta a un gruppo internazionale, acquisito poi dalla Heineken nel 1989; nel 1909 la fondazione della Società Anonima Miniere di Cogne ad Aosta cambiò totalmente la fisionomia della città. Inizialmente la società si occupava dell'estrazione mineraria e, per questo, realizzò una ferrovia per il trasporto del materiale che da Cogne arrivava fino all'attuale paese di Pila e, da lì, con una teleferica, il materiale arrivava ad Aosta. La stessa società volle costruire la ferrovia fino a Pré Saint Didier di cui sopra, per trasportare l'antracite di La Thuile fino alla città.

Fu così che cominciò a produrre inizialmente ghisa per poi specializzarsi in acciai inox e speciali, modificando per sempre il volto di Aosta. Nel piano industriale del 1919 la Cogne copre 325.000 mq, circa l'80% della superficie di Aosta entro-le-mura, paragonandole.

La popolazione di Aosta cresce esponenzialmente: dal 1911 al 1921 si passa da 7.008 a 9.554 abitanti, dal 1921 al 1931 si passa a 13.962 abitanti, dal 1931 al 1951 si arriva a 24.215 abitanti, fino al 1961 con 30.633 abitanti, una variazione del 337% in appena

²⁷ In un primo progetto sabauda del 1855, che vedeva la volontà di collegare le ferrovie della parte del regno italiana con quella francese e svizzera, prevedeva la realizzazione di una ferrovia che avrebbe permesso di collegare prima Ivrea con Aosta (realizzata e inaugurata nel 1886) e poi Aosta con Chamonix con un traforo. Idea successivamente presa in considerazione per la realizzazione del traforo autostradale, inaugurato nel 1965. Il tratto elettrificato perdurò fino alla cessazione dello sfruttamento delle miniere di La Thuile negli anni '60, quando per motivi di manutenzione si preferì rimuovere la linea elettrica e vennero utilizzate delle "nuove" locomotive diesel.

cinquanta anni. Con la popolazione cresce la città e con la città cresce anche la Cogne: riuscirà a raggiungere 1.200.000 mq nella sua estensione massima, vicina alla città dentro le mura romane con un'estensione di 403.000 mq.²⁸

L'incremento di popolazione scaturita dall'industrializzazione della città era dovuto soprattutto all'arrivo di manodopera proveniente dalle altre regioni d'Italia, in particolare da Piemonte, Veneto e Calabria.

La manodopera non serviva solo per le industrie metallurgiche e tessili valdostane. Già con la costruzione della ferrovia si stabilirono famiglie dalla regione limitrofa, il Piemonte, e anche la costruzione delle dighe di sbarramento per l'energia idroelettrica fu importante in tal senso. Basti pensare che la città di Aosta fu la prima in Italia ad essere alimentata da questo innovativo modo di fare energia già nel 1888. Gli industriali piemontesi fiutarono già allora il grande potenziale che la Valle d'Aosta forniva per la produzione di energia idroelettrica, e non solo per alimentare le industrie del fondovalle. Si arrivò presto ad un surplus di produzione dell'energia elettrica e la mossa più sensata fu quella di trasportarla e venderla nel Canavese e nei dintorni di Torino.

Come per il discorso sulla ferrovia, più avanti, negli anni '50, iniziava ad aleggiare l'idea della costruzione dei trafori stradali del Monte Bianco e del Gran San Bernardo, il primo sull'ombra della folle idea ottocentesca dei collegamenti ferroviari sabaudi e il secondo per percorrere il tratto anche d'inverno ed evitare il colle.

Oltre ai trafori, arrivò anche l'idea di costruire un'autostrada capace di collegare la regione con il resto del settentrione italiano. Così la Provincia di Torino, assieme alla spinta lobbistica della FIAT e ad una piccola partecipazione societaria della Regione Valle d'Aosta, fondò la ATIVA, società per la costruzione dell'autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta. Nel 1958 iniziarono i lavori. Il primo tronco fino a Ivrea fu consegnato nel 1960, un anno dopo venne raggiunta Quincinetto, nel 1967 Verrès, l'anno seguente Châtillon e nel 1970 finalmente Aosta.

Nel 1958 e nel 1959 vennero iniziati gli scavi e i lavori, rispettivamente, del traforo del Gran San Bernardo e del Monte Bianco, che vennero inaugurati nel 1964 e 1965.

La Valle d'Aosta era finalmente collegata al resto d'Italia e questa, a sua volta, collegata a uno Stato, la Francia, che in quel momento storico le vedeva sempre più vicine, con un'ottica europea di collaborazione commerciale e politica sempre più importante.

Vent'anni dopo si iniziò a ragionare sul collegamento tra Aosta e il tunnel del Monte Bianco con un tratto autostradale, ben più complicato nella realizzazione del precedente (la maggior parte del tratto è composto da gallerie e viadotti). Tratto che venne terminato e aperto nel 1994 fino a Morgex, nel 2001 fino a Courmayeur e nel 2007 fino a Entrèves, ai piedi del ghiacciaio della Brenva.

Oltre alla maggiore accessibilità del trasporto merci su gomma, l'autostrada aiutò e consolidò un fenomeno che dagli anni '60 in avanti portò la vera fortuna economica della più piccola regione italiana: il turismo²⁹.

²⁸ Moretto Luca, *Storia. Valle d'Aosta*, Centro Online di Storia e Cultura dell'Industria, CSI Piemonte, Torino, 2007

²⁹ Excursus sulla storia industriale valdostana basata sull'op. cit. di Moretto Luca.

2.1 La nascita del turismo in Valle d'Aosta, la nascita di Breuil-Cervinia.

Nel XVIII secolo, il crescente fervore che impregnava l'Europa del tempo con il Grand Tour faceva muovere gli intellettuali verso destinazioni culturalmente appetitose nel vecchio continente: grandi città, università, luoghi di grande interesse artistico. I primi che intrapresero il grande viaggio furono i giovani aristocratici britannici che lo ritenevano fondante per la loro cultura e la loro educazione. I *tourist* organizzavano i loro viaggi divisi per tappe sparse nell'Europa continentale, tra le quali non poteva assolutamente mancare l'Italia, in particolare Roma. Il fascino di ciò che era e i paesaggi esotici che la penisola offrivano erano una calamita per questi uomini, affamati di cultura e di bellezza.

Dalla Gran Bretagna il primo passo naturale era oltrepassare la Manica. Giungere in Francia voleva dire avere l'opportunità di essere collegati con il resto degli Stati europei in maniera piuttosto diretta, vista l'estensione del Paese. Inoltre, la distanza dalla costa a Parigi era piuttosto esigua, permettendo loro di entrare già in diretto contatto con la realtà universitaria, e, quindi, culturale della capitale francese. Il richiamo lontano di Roma, poi, faceva riscoprire ai viaggiatori la tratta dei pellegrinaggi medievali della Via Francigena e le vie romane delle Gallie verso Lione, ai piedi delle Alpi.

Il fascino delle Alpi era legato al senso di mistero che le attorniava. I passaggi sui colli alpini e i paesaggi che si stagliavano dalla loro cima iniziarono ad apparire sui taccuini che i viaggiatori borghesi si portavano appresso. Ad apparire nei blocchi di carta erano anche le storie e le leggende che, una volta giunti nella terra madre, diventavano famosi miti romantici nella società aristocratica, ben presto attirando nuovi viaggiatori alle pendici di questi giganti di roccia e ghiaccio.

Ciò che permise di aumentare l'idea romantica delle Alpi fu sicuramente la *wilderness*, ossia la concezione dell'intoccabilità della natura. Questa filosofia veniva ricercata dai viaggiatori nelle valli alpine, desiderosi di respirare il lato selvaggio dell'Europa, distaccandosi dalle comodità delle città da cui provenivano.

Uno di questi viaggiatori fu lo scrittore Stendhal che, passando per la Valle d'Aosta di ritorno da Milano, raccontò dapprima il forte di Bard e poi, illuminato dalla vista di Aosta, scrisse: «Ero così felice di ammirare questi bei paesaggi e l'arco di trionfo di Aosta che avevo un unico desiderio da esprimere, che la vita durasse per sempre»³⁰.

Fu così che l'arrivo degli aristocratici dalle grandi città ai piedi delle grandi cime europee permise che il mito delle Alpi si stabilì solidamente nelle famiglie aristocratiche di tutto il continente.

Non da meno, però, erano gli intellettuali e gli scienziati locali.

Michel Gabriel Paccard e Jacques Balmat, il primo un botanico e medico e il secondo un ricercatore di minerali, entrambi della cittadina di Chamonix, proprio per la loro passione comune della natura e della montagna, conobbero il famosissimo Horace-Bénédict de Saussure, scienziato ginevrino innamorato del Monte Bianco. Questi, interessato della geologia delle Alpi e affascinato dalla mole del massiccio, decise di misurare la sua altitudine. Inizialmente cercò lui direttamente di giungere alla cima con l'aiuto di Marc-

³⁰ Stendhal, *Vie de Henry Brulard Tome 3*, s.l., Les Editions de Londres, 2013, p.105 (trad. personale del brano)

Théodore Bourrit, noto viaggiatore di Ginevra, senza però trovare la via corretta. Offrendo, allora, una ricompensa a chi ci fosse riuscito, stimolò tra gli altri i conoscenti Paccard e Balmat, i quali riuscirono per la prima volta a raggiungere la cima l'8 agosto 1786, data in cui venne posta la nascita dell'alpinismo. L'anno dopo riuscì anche lui nell'intento, potendo finalmente misurare l'altitudine del Monte Bianco.

Data la fama di Horace-Bénédict de Saussure, non era insolito trovare turisti che lo seguissero nelle sue imprese scientifiche. Nei suoi studi attorno alle Alpi savoiarde tra l'area del Monte Bianco e le montagne tra le attuali Valle d'Aosta e Vallese svizzero, riuscì a compiere altre imprese fino a scalare il Theodulhorn, montagna nei pressi del Colle del Teodulo. Nei suoi diari dei "Voyages dans les Alpes", de Saussure descrive il *Mont Cervin* dal colle con grande entusiasmo, compiendo però un refuso nella descrizione dell'area. Infatti, il toponimo originale era quello di *Mont Servin*³¹. L'importanza che l'opera ha avuto nelle librerie degli appassionati di montagna e nelle biblioteche naturalistiche delle università fece conoscere quella montagna con un nuovo nome.

Con la prima ascensione del *Klein Matterhorn* o *Petit Cervin* da parte del de Saussure – probabilmente non più a fini prettamente scientifici, ma anche esplorativi – il mito del Mont Cervin iniziò a correre tra le case aristocratiche, e i villaggi di Zermatt e del Breuil vennero visti sempre più con un occhio di riguardo.

C'era una volta il Breuil, un agglomerato di piccole case di legno, baite, *rascards*³², stalle e i ruderi di un castello, una piana verde circondata da qualche pineta e da qualche ruscello, divisa dal torrente Marmore.

I valligiani della vicina Cretaz, abitato situato più a valle, nella Valtournenche, raggiungevano i verdi pascoli che attorniavano la conca del Breuil con il loro bestiame nel periodo che va da maggio a settembre tramite un'impervia mulattiera, soprattutto nel tratto della Gouffre de Busserailles (un orrido alto fino a 35 metri scavato dalla potenza delle acque del Marmore), che vedeva già nel periodo tardo romano e, successivamente, nel medioevo, un traffico particolarmente attivo di commercianti diretti verso la valle della Mattertal, nell'attuale Svizzera, tramite il Colle del Teodulo.

Il Colle del Teodulo, insieme all'importantissimo Colle del Gran San Bernardo, al Colle di Valpelline, al Colle del Lys e all'oggi impraticabile Colle d'Hérin, infatti, è storicamente uno dei più importanti valichi delle Alpi Pennine che ha permesso lo spostamento delle truppe romane nel loro insediamento della *Civitas Vallensis* (pressoché l'attuale Cantone Vallese) e, secondo alcuni storici, l'insediamento della popolazione Walser in Valle d'Aosta nella alta Valle del Lys e nella alta Val d'Ayas.

A differenza di oggi, per l'appunto, il Colle del Teodulo era privo di ghiacci e, quindi, praticabile a piedi e a cavallo, permettendo scambi economici e culturali particolarmente rilevanti per l'area della Valtournenche, della Mattertal (che le vedeva entrambe parte della diocesi di Sion³³) e non solo.

³¹ Da *Mont Selvin*, *Mons Silvus* in latino, modificato dal francoprovenzale in *Mont Servin*, era il Monte delle Selve. Non a caso furono trovate delle tracce di torbe nei pressi del rifugio Duca degli Abruzzi all'Oriondé che ricondurrebbero alla presenza di una grande pineta a un'altitudine di 2800 mslm.

³² Tipica abitazione rurale valdostana in pietra e legno dove solitamente veniva fatto giacere il bestiame al piano terreno, permettendo il riscaldamento del piano superiore che ospitava l'abitazione vera e propria.

³³ Da qui il nome Teodulo per il colle, derivando da san Teodoro di Sion, primo vescovo conosciuto della Diocesi di Sion.

Tra il 1100 e il 1300 d.C. appaiono i primi documenti dove vengono menzionati gli alpeggi del Layet (toponimo derivante dal termine *lay*: lago), indicante il celeberrimo Lac Bleu, e il primo *logement*, il primo albergo, necessario ai viaggiatori diretti nel Vallese per raggiungere il valico del Teodulo. Lo sperone su cui sorgeva il castello venne chiamato *Château du Planet*. Sempre risalente allo stesso periodo, la Bolla papale di Alessandro III in cui prende sotto la sua protezione la diocesi di Aosta riconosce le comunità della Valle Tornina³⁴, la Valtournenche, tramite l'acquisizione delle parrocchie di Torgnon e Antey che si dividevano le frazioni, rispettivamente, della destra e della sinistra orografica dell'allora *torrent du Mont Servin*.

Nel 1420 venne riconosciuta la comunità della Valtournenche nella sua interezza da parte del feudo di Cly, all'interno del ducato di Aosta, istituendo la parrocchia della Vallis Tornenchia.

Successivi documenti risalenti al 1428, sempre inerenti alla fondazione della parrocchia di Valtournenche, attribuiscono alla zona dell'albergo i toponimi di Bardoney per gli alpeggi sottostanti il *logement* e Logiemen per l'area dove risiede la struttura stessa.

In seguito, il feudo di Cly passò sotto il controllo di diversi personaggi fino al 1843, quando Carlo Giovanni dei Gozzani d'Olmo, ultimo erede di questa famiglia nobile originaria di Omegna (nell'attuale provincia di Verbano-Cusio-Ossola), perì celibe diventando l'ultimo barone di Cly³⁵.

Tra i valligiani della vicina Cretaz, protetti dalla grandezza della *Gran Becca*, vi era un giovane, Jean-Antoine Carrel, tornato dalla guerra d'Indipendenza italiana da bersagliere. Come il de Saussure con il Bianco, Carrel era ossessionato dalla Becca. Più volte si era ritrovato alle sue pendici e nei dintorni con i suoi animali e con i suoi amici, uno su tutti l'abate Amé Gorret.

Un disegnatore inglese, al contempo, affascinato dai racconti sulle montagne vallesi, intraprese un viaggio che lo portò al villaggio di Zermatt. Edward Whymper, questo il suo nome, conobbe così le guide escursionistiche del luogo, pastori ed esperti camminatori della valle della Mattertal e delle montagne circostanti che, con il sempre maggiore afflusso turistico che pervadeva il villaggio, iniziarono il mestiere di accompagnatori. Le guide gli permisero di esplorare la zona e quindi illustrare il magnifico paesaggio che il *Matterhorn* si portava appresso. Il suo viaggio non era casuale. Il passaggio di John Ruskin nel 1844 a Zermatt permise, con le sue illustrazioni e poesie, di portare il messaggio e il valore che quella montagna aveva in giro per il mondo, la sua consacrazione a «più nobile scoglio d'Europa»³⁶ e ispirare, tra i tanti, anche Whymper.

A Zermatt iniziarono a spuntare le prime locande e nel 1857 venne fondato il primo *Alpine Club* di soli inglesi che fossero giunti almeno a quattromila metri, anche se il *Matterhorn* rimaneva un tabù, legato a leggende e superstizioni.

Al di sotto della parete sud, però, non era così.

³⁴ Nei toponimi di Valle Tornina e Torgnon è piuttosto evidente la derivazione della radice *Tor* nel suo significato di vetta, riferendosi al Cervino.

³⁵ Excursus storico del Breuil e di Valtournenche basato sul testo di Pession Anselmo, *Les Archives de Valtournenche*, Aosta, Musumeci, 2004.

³⁶ Ruskin John, *The Stones of Venice Vol.I*, New York, John Wiley & Sons, 1880. p.60 (trad. personale del brano)

Con le sue camminate e le sue sempre più tenaci esplorazioni nei dintorni della Becca, Jean-Antoine Carrel, insieme ad Amé Gorret e Jean-Jacques Carrel, decise di tentare la prima scalata senza alcun tipo di ausilio, vestiti di quello che avevano, arrivando fino ai 3700 metri della Testa del Leone e, successivamente, durante lo stesso tentativo, circa alla stessa altitudine sulla cresta.

Un secondo tentativo fu compiuto nel 1860. Tyndall, un professore inglese ormai caro alla comunità della Valtournenche, tentò la via percorsa nel primo tentativo e proseguì per un tratto sulla cresta della Cheminée arrivando poco più in alto di dove erano arrivati Jean Antoine e compagni.

L'anno successivo, con un nuovo sforzo, riuscirà a raggiungere i 4210 metri del Pic Tyndall accompagnato da Carrel, il punto più elevato raggiunto in quel momento. Tyndall, fautore della celebrità del Cervin nel mondo con i suoi numerosi scritti scientifici e diari di viaggio, al raggiungimento della "spalla" della Becca, la decreterà impossibile da scalare, rinunciando alla sua ascesa completa e aumentando ancora di più il fascino grazie alla sua difficoltà alpinistica.

Dopo qualche anno di viaggio nelle Alpi, Whymper arriva al Breuil nell'estate del 1861 e andrà ad alloggiare alla nuova locanda del Giomein. Inizialmente tenterà di convincere Jean Antoine di accompagnarlo, senza successo. Dopo molti tentativi falliti in due anni sia con guide di Zermatt, sia con lo stesso Carrel che nel frattempo cambiò idea su Whymper, e dopo il successo amaro di Tyndall nel riuscire a raggiungere il punto più elevato finora senza trovare la cima, si motivò di scalare il monte a tutti i costi, anche in nome della Corona, incoraggiato dal successo delle esplorazioni polari.

Quando l'Alpine Club di Londra dichiara apertamente ai suoi membri di voler arrivare alla cima del Mont Cervin il prima possibile, a un centinaio di chilometri in linea d'aria più a sud della vetta, nel castello del Valentino di Torino, si riunisce un gruppo di appassionati della montagna e dell'alpinismo, scienziati e uomini di cultura. È il 1863 e viene fondato il Club Alpino Italiano. L'obiettivo è uno e uno soltanto: il Cervino deve essere italiano³⁷. È la prima volta che l'alpinismo ottiene una connotazione nazionalistica ed è la prima volta che verranno stanziati dei fondi e un piano per la riuscita di un'impresa di questo carattere.

Dopo l'ultimo tentativo di Whymper assieme a Carrel nell'ascesa nel 1863, nella primavera del 1864 Jean Antoine venne convocato dal Ministro delle finanze del neonato Regno d'Italia, Quintino Sella. Il bersagliere avrebbe dovuto preparare l'ascesa di Sella alla montagna. Il biellese Sella, impegnato come Ministro del Regno, non potrà, però, salire il Cervino in quel frangente. Delegherà l'impegno al suo amico e compagno del CAI Felice Giordano.

Ora che Tyndall non è più in zona, la possibilità di raggiungere la cima è posta solo nelle mani di Carrel con Giordano e di Whymper.

³⁷ E sarà italiano: questa è la sede in cui viene italianizzato per la prima volta il toponimo del Mont Cervin in Monte Cervino, forse associandola alla figura del cervo. Non a caso il Cervino visto da nord est potrebbe ricordare un corno, anche se di stambecco. Ciò avviene dopo che il Regno si è fatto "soffiare" il Monviso, la montagna piemontese per eccellenza, dagli alpinisti inglesi. Questi, aiutati dai francesi fratelli Croz, guide di Chamonix. Il Cervino rimane all'epoca l'unica grande montagna non ancora scalata situata in Italia.

Whymper, che ha fallito ormai una decina di volte l'ascesa lungo la via che Carrel aveva previsto, nutre dei dubbi a riguardo. Osservando il Cervino da Zermatt ha un'intuizione: la Cresta dell'Hörnli tra la parete est e la parete nord è meno pendente e, quindi, più facile [Immagine a lato³⁸].

L'inglese confida nell'amico Michel Croz di Chamonix, la sua fama ormai internazionale di guida lo precede.

Dopo un tentativo fallito lungo la linea immaginata da Whymper, insieme a Croz si sposta sul Monte Bianco e scalano per primi le Grandes Jorasses da Courmayeur.

Appena cinque giorni dopo, con altri compagni, scala per primo l'Aiguille Verte, sempre sul massiccio.

Di ritorno, passa a Valtournenche e con Carrel sale per primo al Grand Tournalin.

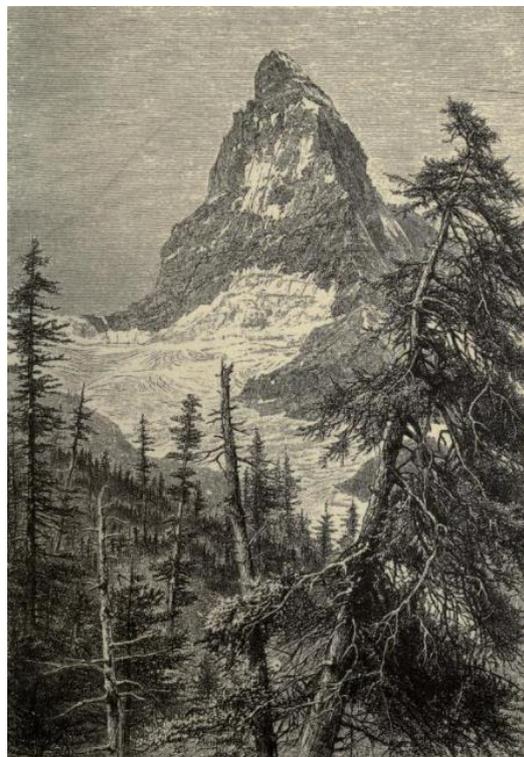
L'8 luglio 1865 Giordano è al Breuil. Prima di lui sono arrivate tutte le attrezzature fino a Valtournenche come programmato.

Il giorno dopo, Jean Antoine ed Edward si accordarono tra loro. Faranno un tentativo l'11 di luglio, a meno che non ci sia brutto tempo. Inoltre, il bersagliere lo avverte che il 12 non potrà essere con lui. L'inglese però nota il grande via vai di tende, scale e corde.

Arriva l'11 luglio e con lui è rimasto il cattivo tempo dei giorni precedenti. La notte tra il 10 e l'11, Carrel, insieme alle migliori guide di Valtournenche Jean-Jacques Carrel, suo figlio César, Amé Gorret, suo fratello Charles e Jean-Joseph Maquignaz, preparano la salita. All'alba iniziano a posare gli ausili sulla via nonostante il tempo avverso. Whymper, che li osservava dalla locanda del Giomein con il cannocchiale, capisce tutto e prepara le valigie diretto a Zermatt.

Al Colle del Teodulo, Whimper incontra il connazionale Lord Francis Douglas, accompagnato dalla guida di Zermatt Taugwalder. I tre, scesi a Zermatt nell'Hotel Monte Rosa preparano l'ascesa. Anche Taugwalder ritiene possibile l'ascesa, ma convincerlo è un'altra questione. In quelle poche ore, Whimper incontra nel villaggio il reverendo Hudson, che aveva tentato la salita al Cervino nel 1862 dalla cresta nord-est fallendo, il suo accompagnatore Hadow e il suo amico Michel Croz.

Nel frattempo, il gruppo di guide di Valtournenche è arrivato sopra la spalla del Pic Tyndall, ma l'estrema cima è ancora coperta dalle nuvole e le pareti sono ghiacciate. Ci vorrà più tempo del previsto nell'assicurare la salita.



³⁸ Incisione di Edward Whymper raffigurante il Cervino dal lato svizzero e l'evidente Cresta dell'Hörnli, presente nel testo di Whymper Edward, *Scrambles amongst the Alps*, Philadelphia, J. B. Lippincott & Co., 1872, p. 122.

La sera del 12 è deciso: Whympfer, la guida Taugwalder con due dei suoi figli (di cui uno farà il portatore), Hudson, Hadow e Croz saliranno dalla Cresta dell'Hörnli. Il giorno dopo prenderanno il materiale lasciato nella cappella dello Schwarzsee, ai piedi della cresta, esploreranno l'inizio della via e bivaccheranno.

Il 14 all'alba iniziano la salita, eccetto il figlio Taugwalder, il portatore, che scende a valle.

La salita corre liscia, passano con agilità il punto in cui Croz e Whympfer la prima volta si erano bloccati. Alcune pareti più ripide mettono il gruppo in difficoltà, ma le superano. Sopra di loro rimangono sessanta metri di dislivello che tendono a pianeggiare, coperti dalla neve. Ne erano certi: ce l'avrebbero fatta. Whympfer e Croz fanno una gara a chi arriva primo, l'inglese anticipa il francese di qualche metro ed ecco la cima! Per essere sicuri di averla raggiunta, percorrono la sottile lama di roccia e ghiaccio di cui è composta, lunga un centinaio di metri, arrivando alla vetta sud, quella italiana. Il cielo ora è terso. Guardando in basso sono presenti i laghi del Breuil, le pinete, le sagome delle altre montagne. Si vede il Monviso, il Monte Bianco, il Gran Paradiso. Controllano la cresta sud-ovest, la cresta degli italiani. Sono lì. Whympfer e Croz gridano e agitano le braccia verso Jean Antoine e compagni. Loro li osservano dal basso. I due, infine, raggiungono gli altri cinque arrivati anche loro alla cima e iniziano la discesa.

Giordano seguiva le operazioni italiane dal Breuil, aveva il presentimento che le guide di Valtournenche non volessero chiamarlo per raggiungerli. Con il suo cannocchiale, il 14 luglio si accorse che c'erano sette uomini sulla vetta. Non erano gli italiani, il gruppo stava lavorando ancora a cento metri sotto la cima, che dalla loro cresta erano verticali. Carrel e compagni, sconcertati dalla vista di Whympfer e Croz, prendono i materiali e scendono al Breuil.

Giordano vede ancora la possibilità di fare l'impresa italiana nella riuscita della salita al Cervino nella sua via più difficile. Jean Antoine, convinto dall'amico Amé e da Jean-Augustin Meynet e Jean-Baptiste Bich, due portatori che lavoravano nella locanda al Breuil, iniziano la salita senza Giordano, a cui fu negato di accompagnarli.

Presto si trovano di fronte la Gran Torre, la parete verticale che li aveva bloccati. Trovano la soluzione più a ovest. Carrel e Bich si separano dal gruppo così da permettere agli altri due di assicurare la via del ritorno e che Bich e Carrel raggiungano la cresta di Zmutt, attraversando la parete. Salendo si trovano faccia a faccia con l'ultima salita, meno verticale della Torre. Jean Antoine e compagno riescono finalmente, lungo una cengia, a salire in vetta. Per ritornare non possono fare la stessa via della salita. Seguono un susseguirsi di cenge sulla cresta nord-ovest di Zmutt che li porta di nuovo alla "spalla", sulla via da cui erano saliti.

L'impresa era compiuta, ma il gusto in bocca per Carrel è agrodolce. In cuor suo sapeva che se avesse pensato a sé e non a seguire l'impresa per l'Italia di Sella sarebbe arrivato prima di Whympfer. Preparare la via per Giordano è stato un errore.

Una cosa è certa, il Matterhorn svizzero rimarrà di più nella storia che il Cervino italiano, e non perché è stato scalato prima. Le Alpi e il Matterhorn sono sulle copertine mondiali, soprattutto del vasto regno britannico. Le testate recitano che il gruppo dei sette, di ritorno, raggiunge Zermatt soltanto in tre. L'inglese Hadow è scivolato su Croz, in testa alla cordata, e insieme persero l'equilibrio e caddero, trascinandosi con loro Lord Douglas

e Hudson. La corda si spezzò, lasciando i due Taugwalder ed Edward incapaci di ogni azione.

Il Matterhorn e, di conseguenza tutte le Alpi, invocano il terrore, la pericolosità dell'alpinismo, lo stigma di aver violato qualcosa che allora si pensava sacro nei giornalisti di tutta Europa e nei lettori di questa vicenda. Persino la regina Vittoria ordina ai suoi sudditi di non scalare quella montagna che aveva portato via le vite di tre inglesi. Zermatt ottiene un boom mediatico e con lei l'iconografia del monte perfetto, ma letale, della piramide. Il flusso turistico dopo la settimana del 14 luglio non diminuisce, anzi aumenta. L'attrattiva di un luogo così duro e, al contempo, così affascinante continua ad attirare le persone in maniera continua e naturale nel villaggio svizzero, nonostante quello che era successo.

Dall'altro lato della montagna, Amé Gorret intuisce le capacità turistiche della via più difficile, ma più sicura, del Cervino. Conscio della portata economica per la Valtournenche e dei suoi abitanti, propone al CAI la costruzione di un rifugio nei pressi della grotta naturale della Cravate, sulla via al Cervino a 4120 metri, inaugurato nel 1867. Nello stesso anno, Joseph e Peter Maquignaz riescono in ciò che Carrel non riuscì: la salita dell'ultima Torre. Ci riusciranno compiendo una delle imprese che in seguito verrà riconosciuta tra le più difficili delle Alpi. Posiziona le corde fisse, rendendola più sicura, e diventerà la via normale italiana al Cervino.

Soltanto nel 1877 Sella arriverà in cima alla vetta.

Anno dopo anno, quindi, non è stata bloccata la salita al Cervino. Anzi, anche dal lato svizzero vennero costruiti dei rifugi, quello dell'Hörnli, ad esempio.

Whymper riuscì in altre imprese, una su tutte la parete est del Monte Rosa, ritenuta anch'essa impossibile per la sua pericolosità, e Carrel divenne una guida come tante a Valtournenche, con il beneficio di essere stato l'iniziatore del turismo alpinistico del Breuil.

Whymper scrive "La salita del Cervino" diventando popolarissimo, cavalcando l'onda del caso mediatico, e inizia a fare fotografie di carattere naturalistico con la coscienza che la nuova tecnologia avrebbe soppiantato le incisioni, di cui era esperto.

Nel 1867 venne fondata la Società Guide del Cervino, una delle prime società di guide alpine al mondo, a cui lo stesso Jean Antoine Carrel fece parte.

Nel 1880 i due, che rimangono amici, compiono la loro ultima impresa insieme, raggiungendo la vetta sud del Chimborazo, nelle Ande.

Di ritorno, Whymper si stabilisce a Chamonix, dove morirà in solitudine nel 1911.

Carrel continuerà a fare da guida. Anche nel luglio del 1890, quando morì di stenti a seguito di una tempesta durata sedici ore, salvando la vita della guida Carlo Gorret e del loro cliente Leone Sinigaglia ai piedi del Cervino, nei pressi dell'Orionde³⁹.

³⁹ Excursus storico sulla salita al Cervino basata sul libro di Messner Reinhold, *Cervino, Il più nobile scoglio*, Milano, Corbaccio, 2015.

2.1.1 Il mito dello sci.

Lo stesso anno i giornali svizzeri riportano una notizia. Xaver Imfeld, ingegnere e cartografo specializzato negli studi e nella realizzazione di ferrovie, ha due nuovi progetti: realizzare una ferrovia da Zermatt al Gornergrat e una da Zermatt all'Hörnli, per poi proseguire internamente, grazie ad un tunnel, fino alla cima del Cervino con una funicolare⁴⁰. Queste ferrovie prevedevano il collegamento diretto con la stazione ferroviaria di Zermatt, consegnata nel 1891.

Se la prima del Gornergrat fu inaugurata nel 1898, la seconda ebbe una vita più controversa. Anche se inizialmente la sua realizzazione non aveva suscitato nessun clamore negativo, anzi, aveva raccolto consenso tra il governo cantonale e federale e tra la popolazione svizzera, i dubbi sorsero una volta realizzata la Gornergratbahn. Per la realizzazione della ferrovia al Cervino si doveva scavare un pozzo con una pendenza del 70% e lungo quasi duemila metri, in una montagna conosciuta per la sua fragilità rocciosa. Inoltre, i costi per la realizzazione di un'opera simile erano fuori misura: inizialmente erano previsti "solamente" dieci milioni di franchi, ma ben presto si comprese che la somma era sottostimata.

Un altro elemento a sfavore fu il minor desiderio di un accesso ferroviario a un bene naturale così rilevante. In tal senso si ricorda una delle proteste più partecipate della storia svizzera, supportata dal neonato Club Alpino Svizzero, con quasi 70.000 firme a sfavore dell'opera⁴¹.

Un progetto avanguardistico per l'epoca fu, comunque, quello di realizzare delle centrali idroelettriche per poter alimentare la ferrovia del Gornergrat e quella che da Zermatt portava a Visp, sul fondovalle. Nel progetto di realizzazione delle due, infatti, veniva sottolineato come si desiderasse evitare l'uso di carbone per i treni per mantenere inalterata l'esperienza del visitatore a Zermatt, permettendogli di respirare l'aria pura di montagna.

La visione del pieno sfruttamento turistico del villaggio principe della Mattertal era cominciata.

Sulla falsa riga degli svizzeri, anche in Valle d'Aosta l'industrializzazione aveva avuto inizio. Anche se non si trattava dell'industria del turismo, l'industria tessile portò i proprietari industriali a cercare punti in cui sarebbe stato possibile sfruttare i bacini idrici per la produzione di energia, come abbiamo visto. Uno tra i primi bacini interessati fu proprio il Marmore, nella Valtournenche. La SIP (Società Idroelettrica Piemontese) realizzò per prima, nel 1926, la centrale di Covalou, a pochi chilometri dal comune di Antey Saint-André. Lo stesso anno iniziarono i lavori per la realizzazione della diga di Cignana, dal nome del villaggio sottratto ai suoi abitanti per la realizzazione, e le centrali di Maën, consegnate nel 1928.

Queste centrali furono fondamentali per lo sviluppo della Valtournenche. Per la loro realizzazione, infatti, venne ampliata la strada carrozzabile, comparirono le prime linee

⁴⁰ Sull'onda lunga di questa operazione architettonica estrema, venne consegnata la ferrovia dello Jungfrau – ingegnerizzata e progettata dallo stesso Imfeld – nel 1912.

⁴¹ Per ulteriori approfondimenti è consigliabile visitare il sito del CAS (Club Alpino Svizzero), che a riguardo ha scritto un articolo visionabile all'indirizzo: <https://www.sac-cas.ch/it/le-alpi/si-pieghera-il-cervino-al-giogo-del-capitale-31202/> (sito visitato il 22 maggio 2021)

telefoniche, vennero realizzati, ovviamente, gli impianti elettrici per il trasporto di tale energia e vennero realizzati dei villaggi operai, in particolare quello di Maën. La manodopera arrivava soprattutto dalla bassa Valle d'Aosta e dal Piemonte, ma erano presenti anche operai della Valtournenche.

Una particolarità delle suddette stazioni di raccolta idrica fu quella di coinvolgere un architetto torinese particolarmente influente all'epoca: Giovanni Muzio.

Nei primi decenni del 1900, il Breuil vedeva costruiti due alberghi: il Jumeaux della famiglia Maquignaz e il Grand Hotel Mont Cervin nei pressi del Giomein, costruito dalla demolizione della locanda in cui Giordano soggiornò; qualche casa privata costruita per la villeggiatura: la casa Bocchioli, nata sulle ceneri del Château du Planet, e la villa Rey del famoso Guido Rey⁴², nipote di Quintino Sella; la chiesetta del 1759 e le piccole baite che i pastori usavano d'estate per il pascolo.

Il turismo era prettamente estivo, legato alle escursioni sentieristiche in quota e alle ascensioni del Cervino e delle montagne circostanti.

L'ormai noto Grand Hotel, che aveva ospitato, tra gli altri, Edmondo De Amicis e i reali di casa Savoia, era luogo che ospitava i ricchi industriali biellesi, torinesi e milanesi, affascinati dal luogo incantevole.

Nel 1932 le più ricche famiglie torinesi, all'ombra della più celebre famiglia di tutte, la famiglia Agnelli, avevano iniziato a spostarsi nella nuova località di villeggiatura voluta dalla FIAT, Sestriere. Le rinomate località svizzere e francesi, Sankt Moritz e Chamonix, avevano già voluto e ospitato le prime due olimpiadi invernali. Era necessaria una controparte italiana, un polo degli sport invernali in Italia, e in questo è venuta in contro la volontà di costruire la località piemontese.

Visto il fermento presente nella Torino alto-borghese, fu subito chiaro che il Breuil e i vasti altopiani che la caratterizzavano erano adeguati allo sviluppo di una località per le gentili famiglie desiderose di praticare lo sport del momento: lo sci. Conseguentemente a ciò, fu altresì chiaro che non sarebbe bastata la mulattiera per arrivare al Breuil, tantomeno per realizzare una località sciistica. Così nel 1934 fu conclusa la carrozzabile e arrivò la prima automobile nella sua conca.

Con l'arrivo della strada al Breuil, arrivò anche l'ingegner Dino Lora Totino, un ricco ed influente personaggio di Biella.

Egli, assieme ad altri visionari come lui, fonda la Società Anonima Cervino. Con i suoi studi in ingegneria, progettò la prima funicolare dal Breuil a Plan Maison, affidando la progettazione delle stazioni, invece, all'architetto di Torino Carlo Mollino. Con la realizzazione della funivia in appena due anni e con l'epoca fascista ormai abbondantemente cominciata, era necessario, secondo Lora Totino, un toponimo in grado di esaltare con chiarezza ed essere di facile memorizzazione. Insieme all'allora prefetto di Aosta, Angelo D'Eufemia, venne scelto *Cervinia*, ad assecondare l'immaginario dell'imponenza del Cervino e dell'italianità del luogo.

⁴² Guido Rey scrisse uno dei più importanti testi di montagna dell'epoca, un trattato intitolato *Il Monte Cervino*. Il testo fu di particolare spicco in Italia e non solo, e divenne una testimonianza particolarmente importante della visione della montagna di fine Ottocento e inizio Novecento. È inutile aggiungere che la portata mediatica del libro riscosse un certo fascino nei confronti del Breuil, ispirando un certo movimento turistico e, di conseguenza, anche se contrariamente all'idea romantica di Rey, dello sviluppo urbano della località.

Con la progettazione della stazione di partenza, Carlo Mollino progettò anche un albergo iconico collegato alla stazione, in grado di permettere ai suoi clienti l'accesso diretto alla funivia: la Gran Baita.

Contemporaneamente, Mario Cereghini iniziò a disegnare e realizzare l'albergo del Sole, consegnato nel 1936.

Appena due anni prima si trasferì al Breuil anche Achille Compagnoni, costruendo anche lui un albergo.

Fu un decennio molto fiorente. Se in due anni fu realizzata la prima funivia fino ai 2561 metri di Plan Maison, appena tre anni dopo fu inaugurata la funivia che collegava Plan Maison ai 3500 metri del Testa Grigia, chiamata poi Plateau Rosà dal Lora Totino per rendere il nome più accattivante. All'epoca era la funivia più alta del mondo e ciò non poté che esaltare il partito fascista e i reali italiani⁴³.

Fu con la Seconda guerra mondiale che i primi sviluppi della località si fermarono.

Se con la Prima guerra mondiale lo sci subì una diffusione ampia su tutto l'arco alpino grazie agli alpini sciatori sui fronti, l'arrivo in Italia dello sci è riconducibile con la fondazione del primo sci club italiano, lo Sci Club Torino, del 1901. Già allora, alcuni membri dello Sci Club Torino frequentava la Valtournenche dell'epoca. Fu così che nel 1911 venne fondata la Società Ski Guide di Valtournenche, una suddivisione della Società Guide del Cervino.

La Scuola di sci del Cervino fondata nel 1936, la prima scuola del Breuil, iniziò rapidamente a diventare celebre a livello nazionale. Sia perché uno dei fondatori, Giulio Bich, aveva servito nel regio esercito sopravvivendo alla spedizione al Polo Nord con il dirigibile Italia nel 1928 (e all'epoca fascista le imprese di questo genere generavano un certo clamore), sia perché il CAI di Torino e di Milano faceva istruire i suoi membri, spesso guide ed esperti di montagna, proprio dalla Scuola, diventando presto piuttosto prestigiosa.

Furono di questa scuola anche Achille Compagnoni, che pochi anni dopo salì la cima del K2 insieme al noto Walter Bonatti; la prima donna italiana ad essere maestra di sci, Dorina Gaspard, di Valtournenche, e il premiatissimo Leo Gasperl, personalità molto nota nel mondo dello sci in quanto precursore dello sci di velocità, del salto con gli sci e della tecnica che oggi viene utilizzata nella disciplina.

Finita la "pausa" nello sviluppo della località, al termine della Seconda guerra mondiale e di pari passo con la crescita economica degli anni '50, Cervinia vede il suo vero sviluppo, urbano e sciistico. Questi due aspetti si abbracceranno per almeno quaranta anni e, in parte, lo fanno ancora oggi.

Nel 1952 venne consegnata l'impervia funivia del Furggen, ad unica campata (la prima al mondo di questa portata – lunga quasi tre chilometri – e a questa altitudine, 3492 mslm), progettata meccanicamente sempre da Dino Lora Totino⁴⁴ e dall'ingegnere Vittorio Zignoli, architettonicamente da Carlo Mollino.

⁴³ All'inaugurazione della funivia partecipò anche l'allora principe Umberto II, personaggio che frequentò spesso i "campi da sci" della neonata località. Venne realizzato un filmato propagandistico dell'Istituto Luce, visibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=VSsF9mhV5x8> (sito visitato l'11 maggio 2021)

⁴⁴ Esistono voci che portano avanti l'idea che questi volesse realizzare una funivia fino a raggiungere la cima del Cervino, facendola partire proprio dal Furggen. Idea che non è del tutto infondata. Infatti, se già gli svizzeri avevano in mente di realizzare la ferrovia negli anni '90 del 1800, Lora Totino, in epoca

In quel momento si comprese la necessità di sviluppare i tracciati delle piste da sci intendendoli come degli impianti facenti parte della funivia stessa. Infatti, l'arrivo in cresta della funivia del Furggen poneva il problema della pericolosità della mancata segnalazione dei tracciati. Non a caso, in seguito alla difficoltà che poneva agli sciatori questa discesa (persino la morte di alcuni di loro), fu necessario costruire un tunnel che conduceva dalla stazione di arrivo al ghiacciaio sottostante.

Questo impianto era talmente impervio che anche con un soffio di vento era consigliabile la chiusura dello stesso perché ritenuto troppo pericoloso. L'impianto rimase in funzione sino al 1993, in quanto i costi di gestione di un impianto così estremo vennero considerati eccessivi. Inoltre, il cambiamento climatico ha sciolto nel tempo il ghiacciaio sottostante il tunnel, scoprendo una parete di roccia alta, ad oggi, 30 metri.

I tre impianti in piena funzione attirano comunque un gran numero di persone e la disponibilità alberghiera e residenziale è piuttosto ridotta.

Inizia per il Breuil un nuovo periodo.

fascista, intendeva proporre il raggiungimento della cima con le tecniche italiane dimostrate già con la realizzazione della funivia del 1939 fino a Plateau Rosà. La realizzazione tecnica di per sé già marcatamente difficile per la realizzazione della funivia al Furggen, allungò di molto i tempi di realizzazione della stessa, terminandola (incompleta sulla base del progetto originario) solo nel 1952. Il progetto per arrivare al Cervino fu quindi accantonato.

2.1.2 Lo sviluppo ruggente della località.

Nel 1937 venne realizzato un primo piano regolatore provinciale di Aosta, coadiuvato da Adriano Olivetti, all'interno del quale, oltre alle capacità produttive naturali che l'idrogeologia poneva, venne descritta dapprima una sempre maggiore difficoltà nell'abitare l'alta montagna (forse prendendo posizione sul favorire un tipo di industria che veniva portato avanti all'epoca nell'attuale regione) e poi una prima lungimirante visione sullo sviluppo turistico e, quindi, urbano delle vallate laterali⁴⁵.

Lo stesso anno apparivano i primi modelli su cui si tentava di disegnare l'avvenire urbanistico del Breuil, costruito attorno alla nuova funivia. Dei diversi modelli proposti al Comune di Valtournenche, in realtà nessuno di questi venne preso come un vero e proprio riferimento. Di questi progetti venne realizzata solamente un'autorimessa, visibile tutt'oggi, ma abbandonata. L'idea di allora fu di sviluppare la località residenziale nell'attuale frazione di Cielo Alto, raggiungibile solamente tramite una funicolare che partiva proprio di fronte l'autorimessa, seguendo un piano urbanistico composto da edifici che riprendevano l'architettura tradizionale valdostana e applicarla in uno sviluppo quanto più concentrato, visti gli spazi ridotti.

Tutto ciò venne realizzato solamente in parte e in epoca successiva.

Se, infatti, al termine della Seconda guerra mondiale vennero inserite nello Statuto Speciale della appena nata Regione autonoma delle nuove norme sulla gestione del territorio in materia di foreste, agricoltura, flora e fauna, infrastrutture, opere di interesse regionale, urbanistica, piani regolatori di zone con una particolare vocazione turistica, turismo, industria alberghiera e tutela del paesaggio, il recepimento da parte dei Comuni del nuovo piano regolatore regionale del 1954 rimase alquanto insufficiente. Complice la mancata collaborazione dei Comuni con la Regione, ha inizio uno sviluppo particolarmente aggressivo sul territorio dei comuni con una vocazione prettamente turistica, tra i quali il Comune di Valtournenche.

Oltre ai nuovi progetti con una concessione legale, anche se particolarmente impattanti, non fu raro trovare casi di abusivismo edilizio da parte di "imprenditori" volenterosi di calcare l'opportunità commerciale, visto il nuovo successo turistico che ricopriva la Valle.

In ogni caso, lo sfruttamento dei bacini idrici della vallata non era terminato. Proprio nella conca del Breuil venne trovato un luogo per la costruzione di una nuova diga, che avrebbe cambiato per sempre il volto della zona di Plan Maison. Tutti i frequentatori di Cervinia, in particolare i bambini, avranno chiamato almeno una volta nella vita la parete della diga del Goillet come "muraglia cinese". Il muro è caratterizzato, infatti, da una merlatura che ricorda vagamente la muraglia cinese, vista anche la sua imponenza guardandola dal Breuil. La diga venne realizzata con l'utilizzo di una ferrovia per il trasporto dei materiali dalla frazione di Perrères. L'inizio dei lavori fu del 1939 e vennero terminati nel 1947, fornendo corrente elettrica necessaria per tutta la Valtournenche e, in tempi recenti, l'acqua per l'innervamento artificiale.

Negli anni '50 a Cervinia nascono i nuovi alberghi e le nuove residenze per turisti. Tra il 1946 e il 1955 vengono realizzate due strutture iconiche dal punto di vista culturale-

⁴⁵ All'epoca fu uno dei primi piani urbanistici del genere ad attribuire un valore sociale al territorio.

artistico e che hanno fatto scuola negli studi di architettura e di design: la conca del Breuil vede apparire la Casa del Sole di Carlo Mollino e il Rifugio Pirovano di Franco Albini. Accanto alla Casa Negozi, costruita negli anni '40, nel 1955 sorge la nuova chiesa, al centro del Breuil, grande circa dieci volte la chiesetta del 1400, segno del nuovo sviluppo che viene previsto per la zona.

Il paesaggio montano si modifica con il nuovo paesaggio urbano e questo impossibilita lo sviluppo del luogo come previsto dal piano regolatore. I paletti messi nel 1937, anche se paletti fittizi in quanto non pienamente accettati dall'amministrazione, cadono e si giunge negli anni '70 con una Cervinia ben lontana da come fu ideata all'inizio.

Del discorso architettonico sui nuovi edifici rimane lo sviluppo delle abitazioni quanto più concentrate, filosofia che porterà a vedere la piana del Breuil come una tela bianca sulla quale gli architetti hanno dalla loro la sola fantasia nell'applicare questo concetto. L'estetica montana va via via scemando e nasce la visione di realizzare una città di montagna. Il loro rimando alla montagna è meramente insito nell'utilizzo di materiali come il legno, ma l'architettura in sé prevede delle locazioni di carattere prettamente cittadino. In tal senso vennero fortemente criticate le soluzioni urbanistiche utilizzate in questo contesto e ancora oggi se ne presentano, come vedremo.

Se nei casi della Casa del Sole, del Rifugio Pirovano e di altre costruzioni risalenti allo stesso periodo vediamo un'applicazione dell'architettura tradizionale rivisitata, negli anni successivi vediamo applicata tutta un'altra filosofia.

Negli anni '60 vengono ammodernati gli impianti già esistenti della Società Cervino, ma lo sci non è più l'unico sport principe della località. Per dare un impulso più internazionale, venne progettata la pista di bob del Lago Blu per dare un respiro olimpionico alla località, a seguito del successo riscontrato dall'allora unica pista italiana olimpionica di bob a Cortina d'Ampezzo. Sotto impulso della Regione Autonoma Valle d'Aosta, del CONI e della FISJ, venne realizzata nel 1963, a detta di molti atleti, una delle più belle piste da bob del mondo. Infatti, questa pista fu teatro di diverse manifestazioni sportive, tra cui i campionati italiani, i campionati europei e persino i campionati mondiali. Vi fu la prospettiva di essere teatro anche delle olimpiadi del 1998 con la candidatura di Aosta e del 2006 con le olimpiadi di Torino, sfumate entrambe.

Nel 1993 fu tristemente abbandonata in quanto le spese di ammodernamento delle strutture superavano i benefici economici che avrebbero portato.

La costruzione della pista di bob non fruttò i soli risvolti sportivi. Per la costruzione della pista, infatti, venne costruita una nuova strada che si collegava con una strada preesistente, utile al raggiungimento del vicino Hotel Cristallo.

Tra gli anni '60 e i primi anni '70 venne sviluppata la parte collinare del Breuil, al di sopra dello stesso Hotel Cristallo e vicina alla partenza della pista di bob, sulle orme ormai poco definite di quello che il piano regolatore del 1937 prevedeva.

Il progetto era ambizioso. Come si era fatto con il Breuil a piccoli passi, seppur veloci, con la costruzione di tante unità, seppur concentrate, l'obiettivo era quello di stravolgere l'idea che si aveva del villaggio montano con la realizzazione di un nuovo paese autosufficiente rispetto al Breuil. La visione prevista nel 1937 poteva prendere forma, ma in maniera diversa: l'automobile è diventata un oggetto indispensabile e preziosa per tutti gli italiani. Lasciarla a valle per poter vivere il nuovo spazio solo a piedi con l'utilizzo di una funicolare è diventato assolutamente inimmaginabile!

Il nuovo paese è progettato “per tutti” e non solo per i ricchi imprenditori milanesi e torinesi: il turismo di massa è alle porte.

Francesco Dolza vede in questo l’opportunità di rendere la montagna appendice della città. Architetto torinese, Dolza progetta un insieme di strutture con linee moderne e audaci volte a descrivere un paesaggio montano diverso, con architetture dallo sguardo integrato al contesto cui poggia.

Qualche anno prima anche Mario Galvagni vide lo sviluppo urbano di Cervinia simile a quello di Dolza. Entrambi avevano in mente la montagna come alla portata di tutti.

Questi due personaggi furono i progettisti dei due più grandi complessi della località. Il Dolza progettò Cielo Alto con i Circus, gli Schuss e le Torri e il Galvagni progettò il complesso del Giomein.

Entrambe le strutture prevedevano annessi dei locali per lo svolgimento di attività connesse al soggiorno degli ospiti quali negozi di alimentari, discoteche, piscine, un bowling, persino una chiesetta.

Con la realizzazione dei due complessi, terminati negli inizi degli anni ’80, vista la mole delle due strutture, Cervinia divenne una località pop. L’attrattiva della località derivava dall’offerta diversificata che la stessa riusciva a portare avanti. Divenne una meta ricercata per la movida; diversi personaggi famosi della televisione e dello spettacolo, italiani e internazionali, la frequentavano.

Il rapporto con la città divenne diretto. Con la realizzazione dei grandi complessi di Cielo Alto e del Giomein, ma anche di altre costruzioni nel centro, il numero di posti letto crebbe notevolmente.

I cittadini delle grandi città settentrionali si spostavano in questa nuova città attorniata da uno dei paesaggi più spettacolari delle Alpi, ma questo divenne sempre di più un elemento secondario. I turisti frequentanti Cervinia erano orgogliosi non più di andare in un luogo incantevole, ma per il fatto stesso di frequentare Cervinia, una movimentata città costruita da e per i cittadini.

La maggior parte dei terreni su cui sorgono le nuove strutture, infatti, sono state spesso vendute a basso prezzo dai valligiani locali, che vedevano in quelle terre dei semplici pascoli. Gli appezzamenti del Breuil venivano acquistati dagli imprenditori turistici delle città, fatta eccezione per alcuni visionari di Valtournenche che avevano costruito degli alberghi sulle loro terre, sicuramente una minoranza.

Coloro i quali vendettero le terre al Breuil si tennero la parte residuale di terre, quelle più periferiche e a monte, destinate al pascolo del proprio bestiame. Un’attività svolta proprio come i loro antenati facevano appena cento anni prima.

Negli anni ’80 il più delle costruzioni che vediamo oggi era già stata costruita. Gli edifici presenti sono tutti con una loro specificità edilizia e architettonica, rispecchiando un unicum culturale e artistico nelle Alpi che molto è stato criticato, ma che rende Cervinia quello che è realmente, nei suoi pregi e nei suoi difetti.

2.1.3 Ieri e oggi.

Come con la sfida alpinistica per la conquista del Cervino di metà Ottocento, è subito chiara la rivalità tra le località di Cervinia e di Zermatt. Anche se condividono uno degli spazi alpini più importanti dal punto di vista naturale, storico-culturale e sociale, spesso si sono ritrovate faccia a faccia, forse sulle orme di quel campanilismo e di quella tendenza all'isolamento che le ha viste parteciparvi nel medioevo con l'arrivo della peste prima, tramite il passaggio del Colle del Teodulo, o con la glaciazione e la sfida alla sopravvivenza poi.

Anche il contrabbando ha fatto la sua parte. I prodotti alcolici e i tabacchi italiani hanno avuto una buona fortuna in Svizzera e i valichi montani poco controllati, come quello del Teodulo, aiutavano in questo gioco. Non aiutava, però, l'immagine dell'italiano in Svizzera, visto come criminale e manovratore. La capacità di vendita dei contrabbandieri italiani era superiore ai commercianti locali, vista la qualità superiore dei prodotti venduti e il loro prezzo inferiore.

In ogni caso, il paragone è molto facile da fare, forse fin troppo.

Enrico Camanni, nel suo "Il Cervino è nudo", porta avanti un'idea interessante: «Zermatt un villaggio "per finta" e Cervinia una città "sul serio"»⁴⁶.

Questo è al limite dell'indiscutibile.

Come abbiamo visto, Zermatt nasce proprio con l'obiettivo dell'esperienza incontaminata per un turista che ricalchi le orme dei *tourist* della *wilderness*. L'aria pulita, la cornice da fiaba, le politiche edilizie del villaggio montano per antonomasia creano una «Zermatt come Disneyland»⁴⁷, una città travestita da paese montano dei balocchi agli occhi del visitatore.

Al contrario, Cervinia è diventata subito sinonimo di uno sfruttamento del suolo volto al beneficio economico tramite architetture moderne e la cancellazione di quella povertà che era per un nuovo e grandioso presente, idea italiana fascista dello sviluppo urbano. Come abbiamo visto, il Breuil è diventato appendice della città, un suo prolungamento in una terra che fino a cento anni prima non vedeva altro che pascoli e terre incontaminate.

«Politica del turismo contro politica edilizia»⁴⁸, continua Camanni.

Entrambe le località hanno, però, i loro pregi e i loro difetti.

La capacità visionaria di chi ha concepito Zermatt come la vediamo oggi è indiscutibile. Ha dalla sua l'immedesimazione nel punto di vista del turista, la valorizzazione della montagna simbolo, il Matterhorn, come sogno raggiungibile, la pianificazione territoriale di un villaggio che vede estendersi per molti chilometri, anche grazie alla conformazione della Mattertal più ampia rispetto alla Valtournenche. Questo ha portato alla realizzazione di un paese-giocattolo, fatto su misura per accogliere i modellini di treni e funivie, il tutto ben confezionato.

La visione d'insieme a Cervinia, invece, non è mai stata presente. I piani regolatori sono stati abbandonati e solo quando il caos era ormai sovrano di quella piana ci si è resi conto di ciò che stava succedendo. Negli anni '80 e '90 i giochi erano finiti, gli spazi utili per

⁴⁶ Camanni Enrico, *Il Cervino è nudo*, Courmayeur, Liaison, 2008, p. 37

⁴⁷ op. cit., p. 42

⁴⁸ op. cit., p. 38

le costruzioni erano quasi totalmente completi. In questo, però, l'essenza di Cervinia è rimasta coerente.

Se ci si imbatte in qualche recensione online delle due località, che nel tempo si sono collegate nei loro *domaines skiabiles*, si può osservare come chi va a Cervinia con gli sci, partendo da Zermatt, trovi nella località italiana ciò che si trova in Svizzera con in più l'Italia. Questo per affermare che le differenze tra Zermatt e Cervinia sono evidenti da un punto di vista costruttivo, ma che la capacità turistica e l'accoglienza sono praticamente alla pari. Nonostante ciò, permangono alcuni strascichi di campanilismo e per questo è riscontrabile una certa presa di posizione a favore di una o dell'altra parte, vanificando imparzialità analitiche. Per tale motivo questi sono confronti da prendere in analisi con cautela, proprio perché spesso è troppo facile fare un paragone.

Il collegamento dei comprensori sciistici di Cervinia con quello di Valtournenche prima e di Cervinia con quello di Zermatt poi, non ha avuto nient'altro che un effetto: spronare al miglioramento. L'attrattiva delle località a livello internazionale e lo scambio di visitatori ha incrementato i feedback per tutte le parti coinvolte e ha fatto intraprendere un nuovo tipo di collaborazione tra i due villaggi ai piedi della Becca.

Con l'avvento di Internet e dei servizi di viaggio online, i prezzi per i viaggi all'estero sono diminuiti molto. In concomitanza, lo sci, pur rimanendo il re degli sport invernali, ha subito un grosso crollo di utenti. Era lo sport del boom economico: frenetico, costoso, eccitante; e l'economia ha patito un assestamento.

Negli anni '90 Cervinia cerca di farsi attraente, rinnova gli impianti di risalita, ne chiude alcuni non fruttuosi (vedasi la funivia del Furggen), dà una nuova spinta al mercato. Funziona poco.

Nel 2007, Mario Cravetto mette in vendita la quota societaria più grande della Cervino s.p.a. Gli acquirenti più papabili sono la Zermatt Bergbahnen – la società degli impianti di risalita di Zermatt – e la Regione Valle d'Aosta, che deteneva già una piccola quota societaria. Fu proprio la Regione ad acquistarla e Mario Cravetto, uno dei più importanti personaggi che ha fatto grande Cervinia nel mondo con le competizioni di KL⁴⁹, del bob e dell'Azzurrissimo⁵⁰, lasciò la società nel 2008.

Diventata una società sostanzialmente pubblica, la Cervino s.p.a. divenne un ente basato su fondi pubblici. Nonostante tutte le limitazioni del caso, per la Cervino fu una manna dal cielo perché venne fattualmente salvata alla luce della grande crisi globale.

Proprio per la crisi del 2008, gli anni appena successivi videro un calo di presenze turistiche sul territorio, eccezion fatta per il mercato russo. Cervinia divenne in quegli anni un centro turistico d'élite per la clientela russa, che andò a tappare quei buchi economici lasciati dagli italiani e dal resto della clientela europea, registrando comunque degli utili quando le altre società valdostane rimanevano in pari o, addirittura, in perdita. Nel 2014 con la terza crisi finanziaria russa, che diede un colpo deciso al già debole rublo, il mercato russo fece posto al mercato inglese che si stava lentamente riprendendo,

⁴⁹ La disciplina del chilometro lanciato è una disciplina sciistica di velocità. Cervinia fu teatro dei campionati mondiali di KL molte volte, proprio grazie a Cravetto.

⁵⁰ Azzurrissimo fu una competizione che mise in risalto la Cervinia sciistica. Si trattava di una gara con discipline miste lungo la celeberrima pista del Ventina, la più lunga del comprensorio, di 12 chilometri, a cui parteciparono i grandi dello sci italiano e internazionale e tutti coloro volessero confrontarsi con costoro. Annessi all'evento vi erano spettacoli e concerti.

permettendo degli investimenti in agenzie e alberghi. Con l'ipotesi della Brexit appena due anni dopo, gli investimenti inglesi sul territorio andarono lentamente a diminuire. Negli ultimi anni, gli investimenti di agenzie turistiche scandinave, in particolare svedesi, stanno dando nuova spinta internazionale alla località, trasformando alcuni alberghi in luoghi per le vacanze di tipo massivo, ma anche alcune società italiane stanno iniziando nuovamente a investire sul territorio.

Con l'ingresso pubblico nella società Cervino, un effetto interessante fu l'inizio di una collaborazione tra gli enti del territorio: il Comune di Valtournenche, il Consorzio turistico del Cervino e la stessa società Cervino. Queste tre entità oggi operano sinergicamente, cercando di dare un nuovo impulso al Breuil con un'ottica di comunità sempre più coesa e di una località turistica unita e compatta.

Inoltre, la collaborazione tra i paesi di Zermatt e di Cervinia è oggi più che mai stretta e ciò non può portare altro che nuovi sviluppi e nuove prospettive per il futuro.

CAPITOLO 3 – IMMAGINARE IL FUTURO DI BREUIL-CERVINIA.

La nascita di Breuil-Cervinia e lo sviluppo della località nell'ultimo secolo l'hanno designata a far parte della lista di quelle che abbiamo definito mete turistiche di tipo intensivo, essendo permeata di strutture sportive legate allo sci e di grandi alberghi e condomini.

La trasformazione del vivere la montagna ai piedi del Cervino, descritta nel precedente capitolo, ha visto la transizione stagionale da una vita in alpeggio a una vita sugli sci, da una vita prettamente estiva a una vita prettamente invernale, da una vita agri-pastorale a una vita turistica.

Per immaginare il futuro di Breuil-Cervinia è fondamentale basarsi sull'analisi dell'attuale contesto sociale e territoriale e sulla proposta di future politiche di *governance* per una nuova concezione del villaggio alpino.

Breuil-Cervinia, nonostante le dimensioni del villaggio alpino, è per sua natura una vera e propria città, un ibrido unico nel suo genere e, per questo motivo, è necessario incrociare le necessità della città con quelle del borgo alpino circondato da un contesto ambientale e naturalistico di grande importanza e, non da meno, della meta turistica di caratura internazionale.

Seppur sia una località legata indissolubilmente al turismo invernale intensivo, negli ultimi anni anche Breuil-Cervinia ha subito gli effetti delle variazioni di interesse verso un turismo più lento, sostenibile, maggiormente connesso con il territorio.

La stagione estiva ha ripreso lentamente a crescere, con turisti sempre più affascinati dalle escursioni e dai trekking, mentre la stagione invernale vede turisti interessati sempre più allo sci alpinismo e alle semplici ciaspolate a contatto con la natura sovrastante il borgo montano.

Complice l'emersione a livello internazionale della scelta di un tipo di *governance* e di un modo di fare turismo più inclusivo e sempre più volto alla preservazione dell'ambiente, la località valdostana vede giungere nuove sfide e nuovi stimoli per reinventarsi in quanto paese montano, per rinnovare l'offerta turistica e per concedere nuove opportunità ad attori sociali ed economici.

La capienza abitativa collegata all'enorme vena turistica fa di Breuil-Cervinia un luogo dalle possibilità evolutive molto alte, capace di attirare una grande quantità di persone: di turisti, certo, ma anche di portatori di interesse e di innovatori.

Le capacità di sviluppo della località sono immaginabili in diverse direzioni e temi, ma rimangono poco sfruttate nelle decadi precedenti, spesso a causa dell'inseguimento di un modello turistico basato principalmente sul turismo invernale e che ha garantito, ad oggi, entrate economiche stabili sia agli esercenti sia all'amministrazione comunale. Un turismo invernale che, ai piedi della Gran Becca, sfrutta le nevi da ottobre a maggio, ma che di fatto si prolunga anche per tutta l'estate grazie alla possibilità dello sci estivo sui ghiacciai del Plateau Rosà.

Finché sarà possibile.

Secondo quanto prevede il climatologo Luca Mercalli, il riscaldamento globale starebbe *appenninizzando* le Alpi e potrebbe non garantire più questa continuità, obbligando a modificare il modello di gestione degli impianti a fune e, quindi, del turismo⁵¹.

Con la necessità di implementare, anno dopo anno, l'utilizzo dell' innevamento artificiale per garantire che le piste da sci siano percorribili – ormai anche nel periodo invernale, soprattutto nelle stazioni sciistiche di media montagna, ma via via anche per le stazioni sciistiche di alta montagna – e con l'irregolarità di fattori esogeni di carattere climatico, economico e sociale⁵², i costi di gestione degli impianti sciistici incrementano sempre di più, facendo lievitare i prezzi degli skipass, arrivando a restringere la fascia dei turisti in grado di permettersi una vacanza sulla neve e, portando il discorso agli estremi, a disincentivare gli investimenti legati anche all'indotto complessivo del turismo sul territorio⁵³.

Pertanto, sarà fondamentale una destagionalizzazione della montagna.

Questa potrebbe essere aiutata anche dalle nuove tecnologie e, con più enfasi, dalla nuova concezione del lavoro telematico, il cosiddetto *smartworking*, che ha permesso a molti amanti della montagna di vivere e lavorare nelle loro seconde case, distanti dalle città, soprattutto durante la prima ondata della pandemia di COVID-19.

Ma non è sufficiente.

Per arrivare a una destagionalizzazione della montagna è necessario che la *governance* del territorio si innovi, che applichi o che produca nuovi modelli gestionali, maggiormente connessi alla gestione ambientale e alla sostenibilità intesa come produzione di azioni lungimiranti.

Se Breuil-Cervinia ha rappresentato per decenni la meta turistica e sciistica per eccellenza, in futuro Breuil-Cervinia potrebbe proporsi come una cittadina capace di riproporsi e valorizzarsi portando in quattro stagioni la stessa capacità di essere vissuta nel periodo invernale. Rigenerando e sviluppando in maniera sostenibile le strutture che già possiede e che potrebbe potenziare proprio a questo scopo, Breuil-Cervinia potrebbe vedere una nuova luce ed essere la portabandiera di un nuovo modo di vivere la montagna, più consapevole e innovativa.

L'innovazione in un luogo come la conca del Breuil, essendo collocata in un luogo austero come quello dell'alta montagna, passa direttamente attraverso la gestione ambientale. Il rapporto, quindi, che insiste tra il centro abitato e il territorio circostante è di fondamentale importanza. La sinergia non deve passare solamente tra attori socioeconomici, residenti, turisti e amministrazione locale, ma deve essere connessa anche alla protezione e alla salvaguardia di un territorio fragile, estremamente suscettibile ai cambiamenti climatici e parte di un ecosistema ricco e diversificato, come quello alpino.

⁵¹ Dematteis Maurizio, *Cambiare i modelli gestionali*, Associazione Dislivelli, Torino, 30 novembre 2020, al link: <http://www.dislivelli.eu/blog/cambiare-i-modelli-gestionali.html> (visitato il 10 agosto 2021)

⁵² Un esempio lampante si potrebbe riscontrare nella gestione degli impianti sciistici nel periodo autunno-inverno del 2020. Molte stazioni si sono ritrovate a dover innevare artificialmente i tracciati delle piste da sci, spendendo anche diverse decine di migliaia di euro, ma senza poter poi aprire ai turisti a causa delle restrizioni imposte dal governo italiano per la lotta al COVID-19, andando verso gravi deficit economici.

⁵³ Bobbio Simone, *I costi del turismo invernale*, Associazione Dislivelli, Torino, 2 dicembre 2012, al link: <http://www.dislivelli.eu/blog/i-costi-del-turismo-invernale.html> (visitato il 10 agosto 2021)

Pertanto, la gestione di questi aspetti in alta montagna deve affrontare problematiche diverse ma più ostiche, rispetto a quelle di pianura. Spesso sono problematiche collegate ad un vincolo climatico, quello invernale, che impossibilita determinate operazioni di messe in opera, ma anche ad un vincolo paesaggistico che obbliga ad allungare i tempi di realizzazione e ad aumentarne i costi.

Infatti, la gestione territoriale di un paese montano deve fare letteralmente i conti con una morfologia estremamente dura e aspra, quando si parla di realizzazione o di manutenzione di infrastrutture e stabili. Una gestione che deve tenere conto anche dell'utilizzo del suolo e delle risorse.

Nonostante ciò, essendo un polo turistico, per essere più performante a livello qualitativo e quantitativo la località deve proporsi come un organismo unico, come un'azienda capace di aumentare i propri introiti (pur mantenendo una gestione territoriale delicata e, soprattutto, sostenibile), come abbiamo visto nel primo capitolo. Per questo motivo devono essere garantiti dei servizi di una qualità pari o superiore a quelli della città.

Ecco perché le capacità di sviluppo sono immaginabili in diverse direzioni. Le problematiche sono varie, si applicano a diversi temi e, talvolta, hanno effetti che ricadono su di altri.

La sostenibilità ambientale deve equilibrarsi con la sostenibilità sociale, è necessario trovare un equilibrio tra la preservazione dell'ambiente e le garanzie di un benessere sociale ed economico ben radicato al territorio.

Se il turismo è stato il perno per lo sviluppo intensivo della località fino ad oggi, è possibile che il turismo stesso, rivisitato e modificato con un occhio di riguardo alle esigenze odierne, possa essere il perno per uno sviluppo sostenibile e rigenerativo della località per il futuro.

3.1 Analisi del contesto attuale e prospettive future: il metodo utilizzato

Il capitolo in questione ha l'obiettivo di ricercare possibili prospettive future per la località di Breuil-Cervinia.

Al fine di trovare risultati quanto più vicini alla realtà e, pertanto, probabilmente più concreti nei confronti del contesto analizzato, si è deciso di procedere tramite interviste rivolte alla popolazione locale, ai turisti che frequentano la località, alla vicesindaca e assessora al turismo del Comune di Valtournenche Nicole Maquignaz e all'architetto Luciano Bolzoni, esperto di architettura montana e degli aspetti architettonici di Breuil-Cervinia.

Alla popolazione locale e ai turisti che frequentano la località è stato somministrato un questionario composto da quarantadue domande e diviso in tre parti, come vedremo nel prossimo paragrafo.

In particolare, sono state utilizzate perlopiù domande chiuse, comprendendo scale di valutazione da 1 (poco) a 10 (molto), domande a scelta multipla – volte a ricostruire le abitudini degli intervistati e le scelte prese durante i soggiorni nella località – e domande utili a fini comparatistici e di categoria.

Le poche domande aperte sono state utilizzate per raccogliere opinioni più estese e propositive, utili a raccordare gli elementi raccolti nelle domande chiuse, e per concedere facoltativamente agli intervistati di esprimersi riguardo temi molto ampi applicati al contesto in analisi, raccolti nella terza e ultima parte del questionario.

Le interviste proposte all'assessora Maquignaz e all'architetto Bolzoni – riportate nei paragrafi successivi – seppur composte da domande dal contenuto differente, indirizzato all'ambito di cui principalmente si occupano, sono state formulate tutte nella stessa maniera.

Per entrambe le interviste, infatti, sono state utilizzate solamente domande aperte, utili ad assicurare un'analisi più ampia e specifica dei temi trattati.

Inoltre, le domande sono state somministrate in forma scritta, in maniera tale da garantire la miglior trasparenza in fase di trascrizione delle risposte.

3.2 Il punto di vista della popolazione.

Al fine di delineare quali aspetti potrebbero essere implementati nel contesto di Breuil-Cervinia, in questa sede si è tentato di realizzare un questionario rivolto alla popolazione locale e ai turisti che frequentano la località per analizzare carenze e punti di forza al momento attuale e per raccogliere idee e proposte da applicare per un futuro innovativo e sostenibile della stessa.

Il questionario ha visto partecipare 102 persone, tra residenti (41,2%) e turisti (58,8%), ed è stato diviso in tre parti:

1. La situazione attuale di Breuil-Cervinia;
2. Il futuro di Breuil-Cervinia;
3. Ulteriori considerazioni di tipo qualitativo (facoltative).

Un primo elemento di analisi curioso dimostra come il 60,8% degli intervistati sia molto interessato al tema della sostenibilità ambientale, dando un voto di dieci in un *range* di risposta da uno (poco interessato) a dieci (molto interessato), e di come i restanti 40 intervistati abbiano risposto con un voto che va da cinque a nove su dieci [*Grafico 1*].

Il tema della sostenibilità ambientale mi interessa:

102 risposte

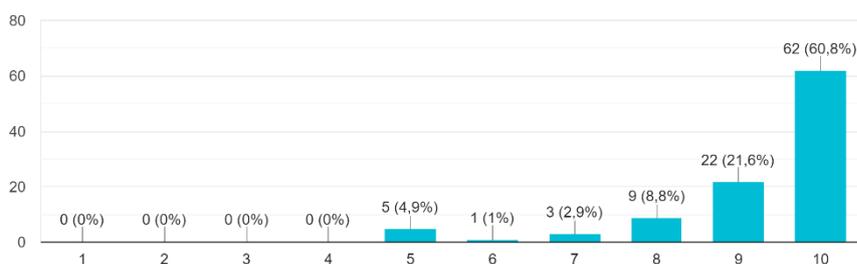


Grafico 1

Un secondo elemento di analisi interessante vede come il 49% della popolazione ritenga importante un equilibrio (3) tra sostenibilità ambientale (1) e sfruttamento delle risorse economiche, naturali e produttive (5) [*Grafico 2*].

Nel rapporto tra sostenibilità ambientale e sfruttamento delle risorse economiche, naturali, produttive per me è più importante: (3 - Equilibrio tra i due)

102 risposte

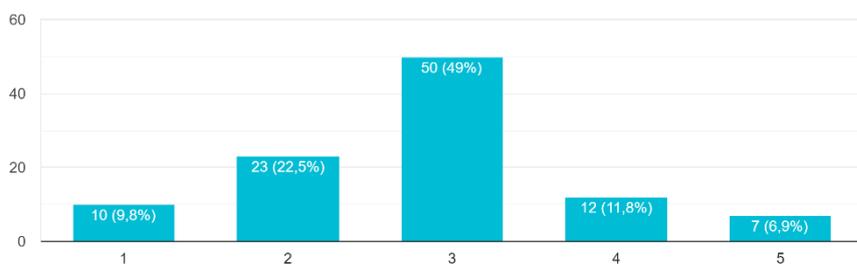


Grafico 2

In base a quanto raccolto nella prima parte del questionario, «La situazione attuale di Breuil-Cervinia», soltanto il 6,9% degli intervistati è pienamente soddisfatto della situazione complessiva attuale di Breuil-Cervinia e il 52% lo è solo parzialmente.

Gli elementi che soddisfano maggiormente sono di carattere turistico. Infatti, alle domande sulla valutazione del comportamento dell'amministrazione comunale, sul comportamento della Cervino s.p.a. – in quanto attore economico più importante – e sul comportamento degli operatori turistici (comprendendo le attività commerciali, i bar, i ristoranti, le strutture ricettive e il consorzio turistico), quelle che hanno ricevuto valutazioni maggiori sono proprio queste ultime due. Con una valutazione in decimi, infatti, l'amministrazione comunale ha ottenuto una media del 4,96; la Cervino s.p.a. ha ottenuto una media del 6,80 e gli operatori turistici hanno ottenuto una media del 6,22, confermando il parziale appagamento della situazione generale complessiva.

Escludendo i residenti, la ricerca ha evidenziato come i turisti scelgano la località di Breuil-Cervinia per la presenza della sua montagna simbolo, il Cervino, per il paesaggio circostante, per la relativa vicinanza con le città di Torino e Milano, per il sentimento di avere tutto a portata di mano, per lo stretto contatto con la natura e per la presenza della neve quasi tutto l'anno, assicurando al comprensorio sciistico un rilievo importante tra le attività presenti sul territorio.

Al contrario, gli elementi che non sono apprezzati della località sono la poca manutenzione dell'arredo urbano; le politiche sull'edilizia; un'eccessiva visione a breve termine e, quindi, poco lungimirante; un'eccessivo sfruttamento del suolo; una poca valorizzazione delle bellezze naturali circostanti; l'eccessiva presenza delle automobili; poca connessione della località tramite i mezzi pubblici; poca attrattività per i giovani e insufficienti luoghi di ritrovo.

Riguardo agli aspetti negativi di Breuil-Cervinia, si evidenzia una presenza molto elevata di elementi paragonati ad alcune caratteristiche del villaggio di Zermatt, confermando quanto detto nel secondo capitolo e, plausibilmente, confermando la volontà di maggiore cura per l'aspetto della località e di una maggiore integrazione e collaborazione tra i due borghi montani.

La seconda parte del questionario, volta a delineare quale potrebbe essere il possibile «Futuro di Breuil-Cervinia», ha visto porre delle domande aventi ad oggetto più temi quali l'innovazione nella *governance*, la sostenibilità ambientale, le attività alternative allo sci, la stagionalizzazione del turismo, le infrastrutture in progetto, eventi di caratura internazionale.

Per una *governance* del territorio più partecipativa, è stato domandato ai partecipanti di esprimere la loro opinione riguardo alla preferenza di un'amministrazione comunale che prenda in considerazione le idee portate avanti dai turisti, anche se questi vivono la località per un breve periodo dell'anno. Le risposte hanno avuto un esito interessante. Se, infatti, l'esito complessivo ha offerto una valutazione equilibrata (5 o 6 su dieci) – anche se inclinata verso una piena accoglienza alla proposta portata avanti nella domanda – le persone che si sono sbilanciate maggiormente verso la contrarietà, attestata al valore 1, sono state perlopiù residenti. Non sono però mancati i turisti che, idealmente, nella questione a loro riportata, li vedeva più partecipi e inclusi nel processo decisionale. Lo stesso fenomeno è stato riscontrato dal lato opposto. Infatti, i più favorevoli, rappresentati

dalla risposta che va dal valore 6 al valore 10 (il 63,8% degli intervistati), sono stati perlopiù turisti, ma non sono mancati i residenti. [Grafico 3].

Sull'affermazione: "Preferisco un'amministrazione comunale che prenda in considerazione le idee portate avanti dai turisti, anche se vivono la località per un breve periodo dell'anno" mi trovo:
102 risposte

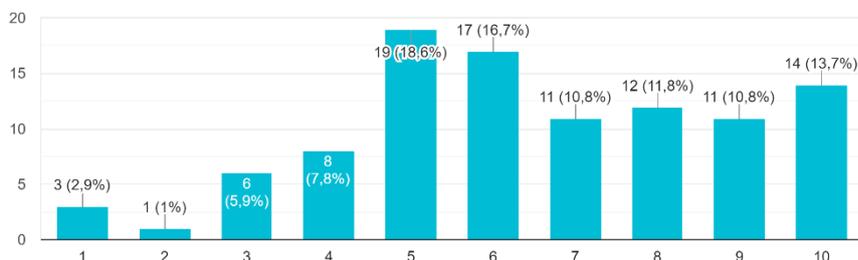


Grafico 3

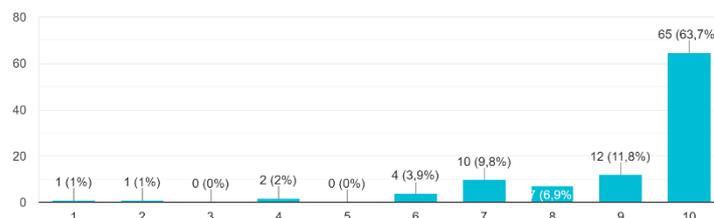
A conferma dei dati raccolti nella prima parte del questionario, alla domanda su cosa renderebbe migliore l'immagine di Breuil-Cervinia tra la ristrutturazione dei condomini, rendendoli più efficienti ed esteticamente più piacevoli alla vista; la realizzazione di più spazi verdi e di aggregazione, usufruibili anche per manifestazioni ed eventi, nel centro abitato; e l'assenza delle auto dal centro realizzando ampi parcheggi fuori dal paese e collegarli con mezzi di trasporto pubblici e sostenibili, il risultato è stato ampiamente a sostegno della prima scelta con il 52,9% dei pareri, seguito dalla terza opzione con il 34,3% dei voti e, infine, dalla seconda opzione con il 12,7%.

Su questo risultato è interessante vedere come anche la ristrutturazione delle stazioni di partenza e di arrivo degli impianti di risalita siano oggetto dello stesso ragionamento. Infatti, il 60,8% ritiene che queste siano fondamentali da ristrutturare, in quanto ormai obsolete e poco efficienti, con una valutazione di 10 su 10.

Riguardo alla collaborazione tra le varie entità presenti sul territorio, il 62,7% ritiene fondamentale (10 su 10) la collaborazione tra l'amministrazione comunale e la Cervino s.p.a., il 60,8% ritiene fondamentale (10 su 10) la collaborazione tra l'amministrazione comunale e gli operatori turistici (comprendendo le attività commerciali, i bar, i ristoranti, le strutture ricettive e il consorzio turistico) e il 52,9% ritiene fondamentale (10 su 10) la collaborazione tra la Cervino s.p.a. e gli operatori turistici di cui sopra.

Tenendo in considerazione questi aspetti, è possibile riscontrare come anche la realizzazione di nuovi impianti di risalita come l'Alpine X, il futuro collegamento funiviario tra Testa Grigia a Plateau Rosà e il Piccolo Cervino (il più alto d'Europa), che consentirà il collegamento di Breuil-Cervinia e Zermatt tramite funivia, quindi senza l'utilizzo di sci, sia nel periodo invernale, sia nel periodo estivo, possa consolidare il rapporto tra i due villaggi alpini. A riguardo, il 63,7% degli intervistati ha ritenuto la realizzazione del collegamento fondamentale (10 su 10), così come la collaborazione tra i villaggi di Breuil-Cervinia e Zermatt, al 53,9% [Grafico 4, nella pagina seguente].

Alpine X, il futuro collegamento funiviario tra Testa Grigia (Plateau Rosà) e il Piccolo Cervino è:
102 risposte



Ritengo la collaborazione tra i villaggi di Zermatt e di Breuil-Cervinia:
102 risposte

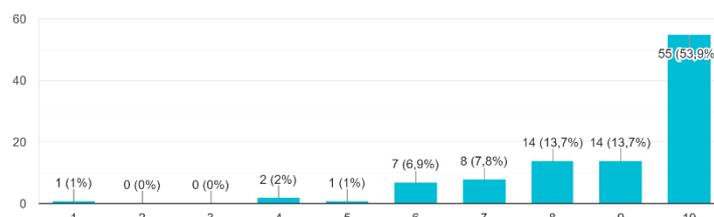


Grafico 4

Proprio grazie alla realizzazione di questo impianto, l'amministrazione comunale di Valtournenche, in collaborazione con la Cervino s.p.a. e la Zermatt Bergbahnen – la società che gestisce gli impianti di risalita nel comprensorio di Zermatt – prevede di portare sul territorio uno degli eventi sportivi invernali più importanti del globo: la Coppa del Mondo di sci alpino.

Sebbene vi siano già state numerose edizioni di Coppa del Mondo di snowboard cross nell'ultimo decennio, le ricadute economiche, ma, soprattutto, di immagine per un evento di questa portata porterebbe nuova linfa vitale al turismo della località. A tal proposito, il 52% degli intervistati ritiene il plausibile arrivo della tappa di Coppa del Mondo di sci alpino fondamentale e la totalità degli intervistati ha espresso un parere positivo valutando questa possibile iniziativa con un voto superiore a 5 su 10.

Nonostante ciò, secondo la popolazione intervistata sarebbe da migliorare l'offerta di eventi, manifestazioni e attività al di fuori dello sci e dello sport presenti sul territorio, sia nel periodo invernale, sia in quello estivo. La valutazione media, infatti, è di soltanto di 5,35 su dieci, ritenendola poco sufficiente [Grafico 5].

L'offerta turistica di Breuil-Cervinia - eventi, manifestazioni, attività al di fuori dello sport e dello sci - è: (sia per il periodo estivo sia per quello invernale)
102 risposte

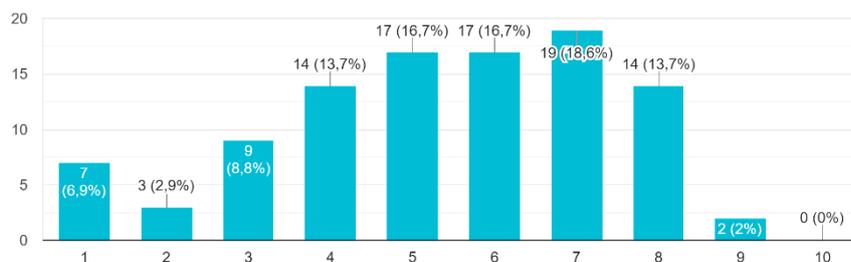


Grafico 5

Sebbene il risultato sopra descritto non sia molto incoraggiante, il 96,1% ha svolto altre attività sportive che non siano lo sci alpino e lo snowboard.

Tra le altre attività svolte (anche non sportive), quelle con maggiore successo, come è possibile intuire nel grafico successivo [Grafico 6], hanno una preponderanza ad essere svolte lungo l'arco del periodo estivo o, comunque, nell'arco di tutte e quattro le stagioni.

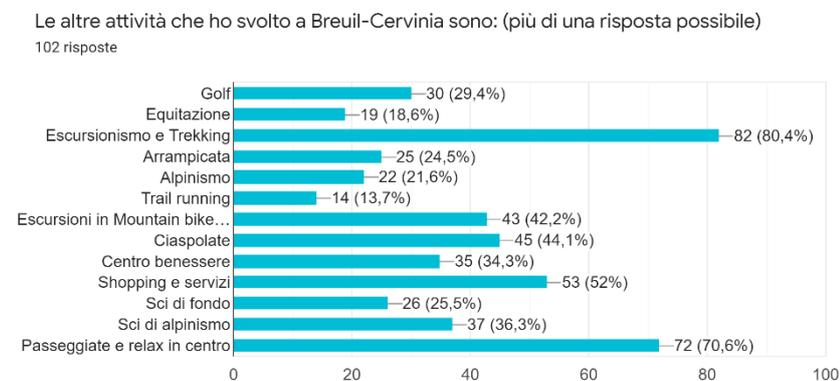


Grafico 6

Infatti, il 99% degli intervistati ritiene che il potenziamento della stagione turistica estiva sia di grande importanza e il 61,8% di questi lo ritiene fondamentale.

Non è un caso, per l'appunto, che gli eventi estivi della località abbiano avuto un grande successo tra gli intervistati. Per due eventi: «La settimana del Cervino», un evento culturale con al centro il tema della montagna e della sostenibilità e che permette ai turisti di svolgere attività sportive ad un prezzo più vantaggioso, e «La Dézarpa di Valtournenche», la tradizionale transumanza che festeggia il termine della stagione in alpeggio degli allevatori e dei loro capi di bestiame, oltre il 50% degli intervistati ha partecipato [Grafico 7].

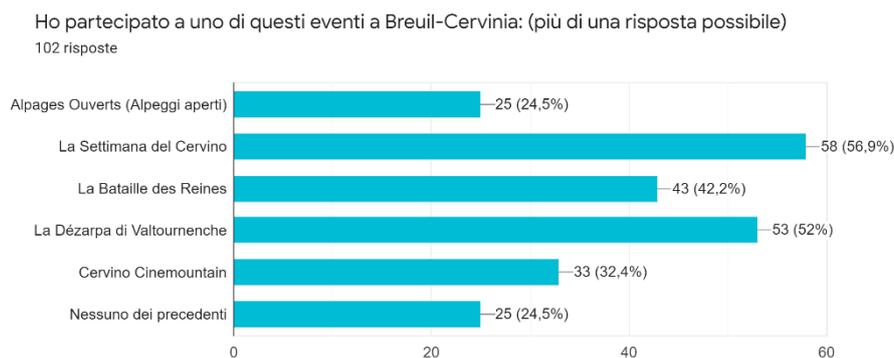


Grafico 7

Come si può notare, la maggior parte degli eventi estivi più importanti ha come ad oggetto la scoperta delle tradizioni valdostane, strettamente connesse con la vita rurale di allevatori e agricoltori, ma anche di artigiani. Proprio in tal senso, all'affermazione «Sono disposto a visitare una stalla, un caseificio, il laboratorio di un falegname o di un fabbro

tradizionali, anche nel periodo invernale», solo una minoranza (15 partecipanti su 102) ha risposto negativamente.

La filiera agricola e pastorale locale per l'economia dell'area del Comune di Valtournenche è, secondo gli intervistati, di grande importanza. Solamente il 10,9% di questi ha dato una valutazione inferiore a 5 su 10, anche se la media di chi ha valutato positivamente si assesta ad una valutazione di 7,90.

La terza e ultima parte del sondaggio, inerente ad alcune libere e facoltative considerazioni di tipo qualitativo, permette di delineare e raccordare alcuni aspetti già presenti nelle informazioni raccolte nelle prime due parti del questionario.

Un primo aspetto evidente è quello della richiesta, da parte della popolazione intervistata, di una maggiore coesione tra le diverse entità presenti sul territorio, rendendo più efficiente la gestione di un prodotto turistico completo e, allo stesso tempo, diversificato, confermando quanto analizzato nel primo capitolo.

La popolazione ritiene che il Comune di Valtournenche, la Cervino s.p.a. e gli operatori turistici debbano collaborare maggiormente offrendo una *palette* turistica innovativa, in grado di realizzare eventi sempre nuovi e moderni, strizzando l'occhio ai giovani e completando un'offerta incentrata maggiormente sulla soddisfazione delle famiglie. Un turismo, quindi, capace di unire il tessuto sociale turistico con il tessuto sociale residente e con la tendenza ad essere sempre variegato.

Un secondo aspetto molto presente è la poca valorizzazione del centro urbano di Breuil-Cervinia. Infatti, molti degli intervistati hanno posto l'accento sulla gestione delle strade, ritenuta insufficiente; sui mancati obblighi alla manutenzione dei patrimoni privati, vincolando i proprietari di case nel gestire meglio i condomini, ristrutturandoli e rendendoli maggiormente efficienti (anche in ottica di una migliore gestione delle risorse energetiche); e sul sentimento di caos e di una mancata applicazione di un piano regolatore efficace, capace di filtrare maggiormente le concessioni edilizie.

In particolare, viene proposto di valorizzare la località di Cielo Alto, ritenendo il livello di attenzione a riguardo, da parte dell'amministrazione comunale, insufficiente.

Inoltre, viene avvertito un eccesso di traffico automobilistico. Per questo problema viene proposta la pedonalizzazione del paese escludendo le automobili dal centro, realizzando ampi parcheggi sotterranei più a valle e garantendo il collegamento di questi al centro abitato con frequenti navette, possibilmente elettriche e poco inquinanti.

Un terzo aspetto che risalta è la proposta di vincolare i possessori di abitazioni all'allacciamento al teleriscaldamento. Infatti, per una località di alta montagna come Breuil-Cervinia, dove le temperature rigide sono presenti quasi otto mesi l'anno, un aspetto fondamentale risiede proprio nella gestione della fornitura del riscaldamento. La maggior parte degli stabili, infatti, fornisce riscaldamento alle abitazioni tramite singole caldaie a gasolio, facendo lievitare i costi e i consumi. La soluzione viene fornita, appunto, dal sistema di teleriscaldamento voluto dal Comune di Valtournenche, basato su una distribuzione di acqua calda da una centrale che la riscalda utilizzando metano.

Altri consigliano anche di usufruire del cosiddetto cappotto, un isolante termico da applicare alle abitazioni già costruite (e obbligando a porlo in caso di nuove costruzioni), in maniera tale da ridurre la dispersione del calore, abbattendo l'utilizzo del riscaldamento e, quindi, i costi di gestione.

A concludere i discorsi legati al questionario, è possibile intuire dalle risposte ricevute che la località di Breuil-Cervinia sia un luogo in fermento.

Oltre alle numerose critiche avanzate dalla popolazione intervistata, sono numerose le proposte più o meno onerose in termini economici, paesaggistici, ambientali e sociali, anche se molte di queste legate ancora una volta al mondo del turismo e, in maniera più specifica, al mondo dello sci.

Numerosi sono stati i cenni riguardanti la realizzazione di nuovi impianti sciistici in zone un tempo adibite a questo scopo, come il piccolo comprensorio del Carosello, nella zona del Lago Blu, ad oggi una zona altamente boscata e che richiederebbe interventi molto impattanti sull'economia della società di gestione degli impianti e sul suolo dell'area.

Molti sono stati i cenni riguardanti il collegamento del piccolissimo e isolato comprensorio del Cielo Alto – composto da una seggiovia – con l'area bassa del comprensorio di Breuil-Cervinia in zona Giomein, realizzando un ulteriore impianto.

Altri hanno fatto cenno alla realizzazione di un nuovo impianto per il Furggen seguendo il tracciato funiviario originario che, come abbiamo visto nel precedente capitolo, era impervio e molto costoso, oggi impossibile da realizzare a fini sciistici, viste le dimensioni ormai estremamente ridotte del ghiacciaio sottostante.

Ancora, alcuni hanno proposto la messa in opera di un trenino lungo il percorso originario della piccola ferrovia che permise la realizzazione della diga Goillet, riciclando gli inutilizzati convogli della linea Cogne – Acque Fredde di Pila e bonificando la zona, conferendole un importante interesse turistico sia estivo sia invernale, ma che necessiterebbe di un importante investimento per la messa in sicurezza delle zone valanghive e degli impianti sciistici preesistenti, oltre alla ristrutturazione delle strutture e delle linee iniziali.

Inoltre, non sono mancati i cenni al collegamento con la Val d'Ayas. Un elemento che recupereremo in seguito in un paragrafo a sé stante.

3.3 Il punto di vista dell'assessora Nicole Maquignaz.

Tenere conto delle opinioni delle persone che vivono la località, di coloro che lo fanno per lavorare, di coloro che lo fanno per concedersi uno spazio diverso da quello in cui vivono la maggior parte dell'anno è fondamentale.

È altresì fondamentale, però, prendere in considerazione le opinioni di chi attua le politiche sul territorio e che fa parte della *governance* di una località particolare come quella in questione. Per questo motivo, in questa sede verranno riportati gli elementi frutto di un'intervista alla vice-sindaca e assessora al turismo e alle nuove tecnologie del Comune di Valtournenche: Nicole Maquignaz.

Alla luce di quanto analizzato nel questionario, anche Nicole Maquignaz pone l'accento sugli aspetti positivi e sui punti di forza della località, ma anche sugli aspetti negativi e sui punti di debolezza della stessa.

Cominciando da questi ultimi, il punto di debolezza più evidente secondo l'assessora al turismo e alle nuove tecnologie è «una carenza cronica di infrastrutture».

In primo luogo, gli impianti di risalita sono «mal collegati tra loro e mal raggiungibili», un elemento presente anche tra le idee di turisti e residenti. Ad esempio, come abbiamo visto in precedenza, l'impianto di Cielo Alto è isolato e poco connesso al resto del comprensorio sciistico.

In loco è presente «un numero insufficiente di parcheggi», sia per raggiungere gli impianti di cui sopra, sia per soddisfare l'esigenza di parcheggi connessi al grande numero di posti letto di alberghi e condomini che, benché molti di loro abbiano posti auto in garage privati, rimangono insufficienti.

La vice-sindaca a riguardo aggiunge, inoltre: «se si vogliono incrementare i posti letto è necessario potenziare fognature e acquedotti, già oggi carenti».

Questi aspetti evidenziano come un'ulteriore urbanizzazione della località comporti un impatto sul suolo ben maggiore di quel che si pensi, soprattutto in un luogo da un contesto naturalistico così delicato come quello alpino.

Un contesto che fornisce anche grandi punti di forza.

Il primo, secondo Nicole Maquignaz, è ricollegabile alla grande ricchezza naturalistica del contesto alpino di Breuil-Cervinia. «Siamo alle pendici del Cervino, una delle montagne più belle e iconiche del mondo».

Il secondo è ravvisabile con l'altitudine considerevole a cui Breuil-Cervinia si trova. «Le piste da sci si trovano in quota: quando tutte le altre stazioni chiuderanno a causa dei cambiamenti climatici, noi potremo ancora lavorare (gli studi stimano che al Breuil la neve ci sarà ancora per trent'anni)».

Il terzo vede l'importanza della vicinanza frontaliera con la Svizzera: «Confiniamo con Zermatt, che ha costruito col tempo un marchio fortissimo a livello mondiale e della cui visibilità potremo godere sempre di più grazie al collegamento Alpine X che verrà inaugurato a settembre 2022».

Ma fa anche una precisazione: «Siamo abituati a confrontarci con Zermatt, per tante ragioni: loro rappresentano in qualche modo l'eccellenza e il modello (un po' utopico) cui aspirare. Quello che fa davvero la differenza tra loro e noi, secondo il mio punto di vista, è che a Zermatt non ci sono le automobili. Possiamo certamente lavorare in questa

direzione, facendo però i conti con la nostra realtà: a Zermatt hanno un'alternativa – il treno – noi in Valle d'Aosta siamo purtroppo a oggi tragicamente collegati».

Riguardo alla collaborazione tra il Comune di Valtournenche e il Comune di Zermatt aggiunge: «Questa amministrazione ha instaurato un legame di amicizia autentico con i nostri vicini. Personalmente non conoscevo nessuno di Zermatt (ed è un paradosso, dato che viviamo sotto la stessa montagna), e una delle esperienze più belle che ricorderò sempre con piacere di questa “avventura amministrativa” 2018-2023 saranno proprio tutti i momenti di confronto, di scambio e arricchimento culturale che abbiamo avuto la fortuna di vivere insieme».

A tal proposito, infatti, il Comune di Valtournenche e il Comune di Zermatt il 17 luglio 2020 hanno lanciato insieme il progetto Trek+, un progetto di cooperazione transfrontaliera sostenuto dal programma Interreg V-A Italia-Svizzera.

Trek+ ha come obiettivo la valorizzazione del patrimonio naturale e culturale dei territori alle falde del Cervino, in particolare tramite la promozione congiunta di un turismo estivo sostenibile tra i due comuni valorizzando le attività outdoor anche nella stagione meno forte, turisticamente parlando, e sensibilizzando le persone su temi quali gli effetti del riscaldamento globale nel contesto alpino e la responsabilità in montagna riguardo le attività sportive come l'alpinismo⁵⁴.

A proposito Chantal Vulliermoz, assessora all'ambiente, allo sport e montagna, alle politiche giovanili del Comune di Valtournenche e tutrice del progetto ha commentato come «il progetto Trek+ permetterà, nel quadro del percorso di collaborazione già avviato dalle due comunità ai piedi del Cervino, la messa in opera di azioni comuni di marketing e comunicazione per presentare Zermatt, Valtournenche e Breuil-Cervinia unite, lasciando poi al turista la scelta fra la collocazione italiana o svizzera»⁵⁵.

L'operato dell'assessorato al turismo del Comune di Valtournenche va proprio verso questa direzione. Nicole Maquignaz, infatti, afferma che per uno sviluppo turistico sostenibile della località, gli sforzi si sono concentrati su un lavoro «parallelo alla valorizzazione di ciò che già ci permette di vivere e di stare bene, ossia la stagione invernale, con la creazione di alternative allo sci e a un importante rilancio della stagione estiva».

Per l'assessora al turismo e alle nuove tecnologie, la destagionalizzazione del turismo e la promozione di un turismo lento «è importantissima e l'abbiamo testata con mano durante gli ultimi due inverni, che sono stati durissimi a causa della pandemia da COVID-19. Stiamo infatti dedicando tante risorse, e moltissime energie, alla valorizzazione dell'estate e alle attività complementari allo sci: la promozione delle piste da fondo e delle attività con le Guide del Cervino, ma anche la creazione di tre piste di ciaspole (quest'anno l'intenzione sarebbe quella di accrescere l'offerta relativa a questi percorsi)». Oltre alla collaborazione tra il Comune di Valtournenche e il Comune di Zermatt, al fine di garantire che la località si proponga come un unico organismo, è necessario che le varie parti presenti sul territorio collaborino tra di loro.

⁵⁴ Sito web del progetto Trek+ sulla piattaforma di Interreg V-A Italia-Svizzera: <https://progetti.interreg-italiasvizzera.eu/it/b/78/tourismeoutdoordurableettransfrontalieraucoeurdelazonematterhorncervin>

⁵⁵ Dichiarazione rilasciata in ambito della presentazione del progetto Trek+ visibile al sito: https://new.regione.vda.it/trek/valtournenche/zermatt/cervino/italia_svizzera/interreg_sviluppo_sostenibil

In tal senso, secondo la vice-sindaca del Comune di Valtournenche «la collaborazione con l'attuale consiglio di amministrazione della Cervino s.p.a. e con il presidente Herbert Tovagliari è ottima: ci sono sintonia, comunione d'intenti e stima», ma evidenzia una problematica: «il Comune di Valtournenche detiene una quota purtroppo esigua di azioni della Cervino s.p.a. Basti pensare che il Comune di Torgnon ha più del doppio delle quote»⁵⁶. Questo, però, potrebbe far venire meno le volontà del Comune di Valtournenche sul tavolo del consiglio di amministrazione della Cervino s.p.a., rendendo meno efficace l'apparenza della località come un'entità unica e rischiando di allungare i tempi amministrativi in caso di realizzazione di opere pubbliche utili all'offerta turistica di Breuil-Cervinia.

Riguardo la collaborazione tra il Comune di Valtournenche e gli operatori turistici, Nicole Maquignaz solleva una critica: «nella piccola esperienza che ho maturato fin qui ho capito che la natura della maggioranza delle persone non è quella di mettersi a disposizione per il prossimo, quanto di guardare al proprio orticello – salvo rare, e per questo preziosissime, eccezioni». Questo è evidente anche tra le risposte degli intervistati, analizzate nel precedente paragrafo. Infatti, il 60,8% di questi ha ritenuto valutare come necessaria la collaborazione tra gli operatori turistici e il comune, ponendo l'accento su una discreta mancanza di cooperazione tra gli esercenti stessi, nelle successive opinioni raccolte.

Se il Comune di Valtournenche detiene un numero esiguo di azioni della Cervino s.p.a., a livello turistico può collaborare, però, con lo strumento del Consorzio Cervino Turismo. Il consorzio turistico, infatti, «per noi è un organo fondamentale per amministrare con più flessibilità», afferma l'assessora al turismo.

Il consorzio raccoglie la *membership* di alcuni operatori turistici che ve ne vogliono far parte, diventando a tutti gli effetti soci; collabora con la Cervino s.p.a., utilizzando lo stesso logo [*Immagine a lato*], proponendosi come parte del *brand* e utilizzando lo stesso sito web (www.cervinia.it); e organizza eventi sul territorio di carattere sportivo e culturale.



Il Comune di Valtournenche collabora nella realizzazione degli eventi del Consorzio Turismo Cervino e li finanzia, proprio come se fosse un organo del comune stesso.

Come abbiamo visto nel precedente paragrafo, molti degli eventi estivi proposti sono di carattere culturale, spesso con l'obiettivo di avvicinare il turista al mondo agricolo tradizionale valdostano. Secondo Nicole Maquignaz, infatti, «L'importanza del settore primario è immensa quanto, ahimè, sottovalutata». Tanto è vero che «Valtournenche è il Comune con più alpeggi in tutta la Valle d'Aosta. Abbiamo ancora diverse attività rurali in attivo» e la loro valorizzazione da un punto di vista turistico in quanto località dai grandi flussi turistici è quantomai importante, soprattutto per dare vigore all'importanza delle attività agricole sostenibili come quelle degli alpeggi di alta montagna e per far conoscere al turista la provenienza dei prodotti agricoli che ritroverà in tavola e non solo.

⁵⁶ La Cervino s.p.a. non opera solamente sul territorio del Comune di Valtournenche. La società partecipata pubblica della Regione Valle d'Aosta, infatti, gestisce gli impianti di risalita anche sui territori del Comune di Torgnon, del Comune di Antey-Saint André e del Comune di Chamois, tutti nella vallata della Valtournenche.

3.4 Il punto di vista dell'architetto Luciano Bolzoni.

Da un punto di vista urbanistico sono state numerose e diverse le rimostranze portate avanti dagli intervistati del questionario ed è riconosciuta da parte dell'amministrazione comunale una certa criticità in tal senso.

Per poter comprendere meglio la situazione, in questa sede è riportato il punto di vista di Luciano Bolzoni, architetto milanese esperto di architettura e dell'abitare in alta montagna; membro fondatore, vicepresidente e direttore culturale della cooperativa Alpes⁵⁷ e profondo conoscitore dell'architettura del Breuil.

«Tra dieci anni vedo Breuil-Cervinia come un luogo privilegiato dove gli abitanti e non solo potranno “vivere” non solo di neve ma anche di altro. Un luogo di partenza e non più un fondovalle di “arrivo”».

Cosa significa, quindi, immaginare il futuro di Breuil-Cervinia? Secondo Luciano Bolzoni, immaginare il futuro di Breuil-Cervinia significa «trovare una visione del luogo che sia così forte da far nascere un nuovo racconto».

La nascita di un nuovo racconto non può prescindere da un'attenta analisi del contesto attuale. È utile prendere in considerazione i punti di debolezza e i punti di forza per arrivare ad avere una nuova visione della località.

Una visione che deve partire, secondo Luciano Bolzoni, dalla «mancanza di spazi e luoghi veramente pubblici: spazi di ritrovo, slarghi e piazze. E luoghi di aggregazione al coperto», oltre alla valorizzazione di «un paesaggio unico al mondo e dalla sua conca dal carattere piano che (forse) permetterebbe di ragionare su un utilizzo diverso degli spazi aperti, fatta salva ovviamente la realtà dei vincoli ambientali, concretizzata, ad esempio, dal discorso del pericolo di valanghe».

Data l'intensa antropizzazione paesaggistica della località, il miglioramento di questa deve passare, come visto sopra, dall'annullamento della «mancanza di spazi pubblici fruibili o solo “visibili”» e che «contrasta con l'endemica mancanza di spazi “privati” (ovvero: il retro di molti edifici alti) oggi non organici al villaggio».

Un altro passo in avanti deve essere fatto per «intensificare l'attività di coordinamento con i privati nella costruzione di un paesaggio futuro diverso». Elemento, questo, presente anche nelle risposte del questionario rivolto alla popolazione. Un aspetto da molti criticato e in linea con il pensiero dell'architetto Bolzoni.

In ogni caso, per uno sviluppo sostenibile di Breuil-Cervinia, secondo Luciano Bolzoni sarebbe utile «l'abbattimento di molti divieti ma intensificando un ragionamento su un diverso utilizzo del mezzo privato».

L'eccessiva presenza delle automobili nella località montana, elemento fortemente criticato dalla popolazione, ma che garantisce il collegamento dei turisti con le loro città di provenienza e il collegamento dei residenti con il fondovalle, ricadono nell'ambito di un ragionamento su un diverso utilizzo del mezzo privato secondo l'architetto: «lungi dal sottoscritto voler applicare nuovi divieti o indicazioni sull'utilizzo del mezzo privato, credo che ciò che è stato fatto a suo tempo a Saas-Fee o a Zermatt vada studiato,

⁵⁷ Alpes è una realtà che si occupa di far risaltare le peculiarità dei territori alpini portando avanti nuovi sguardi culturali sui luoghi in cui opera. Spesso si è trovata ad operare proprio a Breuil-Cervinia raccontandone le sue diverse architetture e peculiarità urbanistiche.

ovviamente senza copiare nulla». Sarebbe, quindi, opportuno considerare in maniera meticolosa e attenta «il tema parcheggio».

Come abbiamo visto nel secondo capitolo, molti sono stati gli architetti ad aver lasciato la propria traccia nella conca del Breuil. Una valorizzazione culturale, storica e artistica delle strutture più iconiche potrebbe essere un nuovo modo di concepire il turismo a Breuil-Cervinia.

Luciano Bolzoni a riguardo afferma: «Rivaluterei e porterei a conoscenza del mondo ciò che di buono è stato costruito nella conca e al tempo stesso riporterei l'attenzione sui sogni urbanistici e architettonici non andati a buon fine: da Cereghini a Ponti, da Gellner allo stesso Mollino. Con Alpes lo facciamo da un decennio e con buonissime risposte. Inoltre, ragionerei anche sulla cosiddetta arte pubblica, ad oggi totalmente mancante in Valle».

Se è vero che le frontiere del turismo a Breuil-Cervinia possono essere tra le più disparate, è anche vero che ad oggi la principale fonte turistica è collegata allo sci e alla stagione invernale. A tal proposito, come abbiamo visto in precedenza, a livello urbanistico e paesaggistico una critica comune portata avanti è l'inefficienza degli impianti di risalita, ritenuti obsoleti e poco armonici con il contesto di cui fanno parte. Secondo Luciano Bolzoni «dal punto di vista “quantitativo” gli attuali impianti soddisfino la domanda. Forse, dal punto di vista architettonico, andrebbero ripensati».

La futura apertura del collegamento Alpine X tra Testa Grigia a Plateau Rosà e il Piccolo Cervino, inoltre, potrebbe porre le basi di un nuovo ripensamento architettonico delle stazioni di partenza e di arrivo degli impianti di risalita di Plateau Rosà prima e della restante parte del comprensorio poi; pertanto «dal momento che l'iter di edificazione è partito, vale la pena di farne occasione di approfondimento della questione della qualità architettonica», secondo l'architetto Bolzoni.

Elemento da tenere sicuramente in considerazione durante lo studio di fattibilità e nella possibile realizzazione del collegamento tra la Val d'Ayas e la Valtournenche nel Vallone delle Cime Bianche.

3.5 Cime Bianche: in collegamento con il futuro?

Per immaginare il futuro di Breuil-Cervinia, è imprescindibile prendere in considerazione uno dei progetti più grandi che la vede coinvolta: il collegamento funiviario della Valtournenche con la Val d’Ayas tramite il vallone delle Cime Bianche. Il vallone delle Cime Bianche, o meglio, la Val Courtaud, è una valle laterale dell’alta Val d’Ayas alla cui base ha la località di Saint Jacques d’Ayas e che termina con il Colle superiore delle Cime Bianche, a cavallo tra la Val d’Ayas e la Valtournenche.

L’obiettivo del nuovo impianto? Unire i comprensori sciistici di Breuil-Cervinia e Valtournenche, già collegati con il comprensorio sciistico di Zermatt, con il comprensorio del Monterosa ski, comprendente gli impianti esistenti della Val d’Ayas nelle località di Frachey – poco più a valle di Saint Jacques – e Champoluc, della Valle del Lys con le località di Stafal e Gressoney La Trinité, e della Val Grande, la vallata principale della Valsesia in Piemonte, con la località di Alagna Valsesia, divenendo uno dei più grandi comprensori sciistici al mondo, con oltre 500 km di piste sciabili.

Ma vi è un problema.

Se è vero che questo impianto collegherebbe tre aree con forte vocazione turistica ai piedi di due tra le più importanti vette italiane ed europee, il Cervino e il Monte Rosa, appunto, realizzando un luogo fortemente attraente da questo punto di vista – in particolare nel periodo invernale – è altresì vero che, oltre al grande impatto economico che indubbiamente porterebbe un impianto di questa portata, tutto ciò porterebbe comunque un grande impatto a livello paesaggistico e ambientale.

La Val Courtaud, infatti, è una delle ultime grandi valli incontaminate della Valle d’Aosta. Essa, come una porzione dell’alta Valtournenche, è compresa in un’area di 86 chilometri quadrati definita «Ambienti glaciali del Gruppo del Monte Rosa». Questa area è un sito Natura 2000, ossia un sito appartenente ad una lista di luoghi «designati specificamente per tutelare aree che rivestono un’importanza cruciale per una serie di specie o tipi di habitat elencati nelle direttive Habitat e Uccelli e che sono ritenute di rilevanza unionale [dell’Unione Europea, NdA] perché sono in pericolo, vulnerabili, rare, endemiche o perché costituiscono esempi notevoli di caratteristiche tipiche di una o più delle nove regioni biogeografiche d’Europa»⁵⁸.

L’area, parte della regione biogeografica alpina, vede protette sette specie e diciassette habitat ed è un luogo ritenuto dall’Unione Europea come sito d’importanza comunitaria dal 1995, zona di protezione speciale dal 2003 e zona speciale di conservazione dal 2013⁵⁹.

Nonostante ciò, non significa che le attività economiche comprese nel territorio del sito siano obbligatoriamente da fermare.

Proprio nella Valle del Lys, nel territorio delimitato dal sito Natura 2000, è presente l’impianto Passo dei Salati – Punta Indren, una funivia che permette di arrivare al ghiacciaio di Indren sul Monte Rosa, ma anche l’impianto Gran Sometta, uno skilift

⁵⁸ Dal sito *Frequently Asked Questions* su Natura 2000 – “Che cos’è Natura 2000?": https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/faq_it.htm

⁵⁹ Dati estrapolati dalla scheda del sito Natura 2000 *Ambienti glaciali del Gruppo del Monte Rosa* sul sito web dell’Agenzia Europea dell’Ambiente al link: <https://eunis.eea.europa.eu/sites/IT1204220#tab-designations>

realizzato nel 1982 sullo spartiacque tra le due vallate valdostane, tra il Colle inferiore e il Colle superiore delle Cime Bianche, che permette il collegamento funiviario tra il comprensorio sciistico di Valtournenche con quello di Breuil-Cervinia, ricade in quest'area [*Immagine a lato*]⁶⁰.

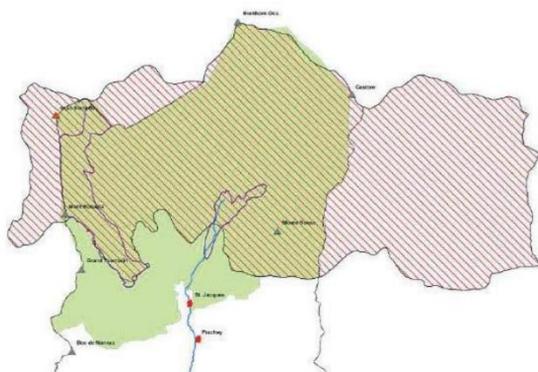
Infatti, sempre secondo l'Unione Europea, le attività ricreative sono «compatibili con le disposizioni delle direttive Habitat e Uccelli purché non esercitino un impatto negativo sugli habitat e sulle specie presenti. Spesso sono determinanti un'attenta pianificazione e un saggio utilizzo delle risorse, per



garantire che le attività non finiscano per distruggere proprio quello su cui si fondano»⁶¹. In tal senso, «i proprietari/gestori/utilizzatori dei terreni dovranno ovviamente rispettare tutte le disposizioni legalmente vincolanti adottate a questo proposito a livello nazionale, regionale o locale» e «devono evitare qualsiasi azione che possa avere un impatto negativo sulla struttura ecologica e sulle funzioni degli habitat protetti o sulla loro idoneità ad ospitare le specie protette»⁶².

Per questo è importante che qualsiasi scelta venga fatta riguardo l'impianto Frachey – Colle superiore delle Cime Bianche debba tenere conto in maniera ancora più precisa e con un peso maggiore le ricadute e gli impatti ambientali che un impianto di questa portata potrebbe portare con sé.

A rinforzare l'importanza naturale e culturale del luogo, vista la presenza nella valle di



alpeggi secolari e la particolare condizione naturale immutata della Val Courtaud, il Comune di Ayas ha delimitato una sottozona del proprio territorio (Efl), all'interno del Piano Regolatore Generale comunale, volta alla preservazione e alla valorizzazione di uno specifico interesse naturalistico [*Immagine a lato*]⁶³.

Il nome vero e proprio del progetto di collegamento funiviario, presente nel programma Interreg Italia-Svizzera 2007-2013, è quello di Alplinks.

Il progetto vede la collaborazione dei comuni di Valtournenche – in quanto capofila del progetto – di Zermatt, di Ayas, di Gressoney La Trinité e di Gressoney Saint Jean.

⁶⁰ In verde l'area del sito Natura 2000 e in rosso il tracciato dell'impianto Gran Sometta.

⁶¹ Dal sito *Frequently Asked Questions* su Natura 2000 – “Le attività ricreative sono ancora consentite nei siti Natura 2000?”: https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/faq_it.htm

⁶² Dal sito *Frequently Asked Questions* su Natura 2000 – “Cosa significa in pratica che non si dovrebbe consentire il deterioramento del sito?”: https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/faq_it.htm

⁶³ In verde la sottozona del Comune di Ayas dallo specifico interesse naturalistico (Efl).

Inizialmente le alternative portate avanti prevedevano la realizzazione di un collegamento stradale tra la località di Champoluc e la località di Breuil-Cervinia, dal costo di realizzazione stimato di 390 milioni di euro; oppure di un collegamento stradale tra Champoluc e Zermatt, dal costo di realizzazione stimato di 800 milioni di euro; oppure di un collegamento ferroviario tra Champoluc e Zermatt, dal costo di realizzazione stimato a 440 milioni di euro; oppure di un collegamento tra Champoluc e il Colle superiore delle Cime Bianche tramite una funicolare sotterranea, dal costo di realizzazione stimato di 260 milioni di euro⁶⁴.

Tutte e quattro le opzioni precedenti vennero scartate per l'evidente onerosissimo costo. Successivamente, vennero proposte altre due opzioni.

La prima prevedeva un collegamento funiviario con partenza dal Colle Bettaforca, servito già dagli impianti di risalita del comprensorio del Monterosa ski, raggiungendo la prima stazione intermedia al Colle Bettolina superiore – sullo spartiacque tra la Val d'Ayas e la Valle del Lys –, la seconda stazione intermedia nel Plan de Vèraz superiore – un altopiano adiacente il Vallone delle Cime Bianche –, per poi arrivare, infine, alla Gobba di Rollin, sul ghiacciaio sovrastante il Plateau Rosà e adiacente il Piccolo Cervino, in maniera tale da collegarsi con gli impianti di Breuil-Cervinia e Zermatt già esistenti.

La seconda prevedeva un collegamento funiviario con partenza dalla Gran Pista di Valtournenche, già collegata all'impianto Plan de la Glaea – La Salette, raggiungendo la prima stazione intermedia a Cheneil – un piccolissimo borgo raggiungibile solo tramite una brevissima funicolare, sovrastante Paquier, il capoluogo del Comune di Valtournenche –, per poi raggiungere la seconda stazione intermedia al Colle Fontana Fredda, già servito dagli impianti nel Comune di Chamois – un borgo facente parte delle Perle delle Alpi, servito solamente da una funivia e privo di automobili –, giungendo alla terza stazione intermedia al Col de Nannaz, sullo spartiacque tra la Valtournenche e la Val d'Ayas, e terminando finalmente a Frachey⁶⁵.

Entrambe queste opzioni furono quasi subito scartate, ma vennero prese come base per sviluppare due varianti di questi percorsi. Anche le varianti, però, vennero scartate successivamente.

Vista la complessità delle operazioni previste per la realizzazione degli impianti e la lunghezza calcolata per permettere al viaggiatore di completare il collegamento tra la Val d'Ayas e la Valtournenche, gli addetti ai lavori iniziarono a considerare il collegamento nella Val Courtaud, permettendo un drastico taglio del numero di impianti (raggiungendo il numero di soli due tronconi).

Vennero proposte quattro possibili varianti di percorso, in questo contesto.

La prima variante vede la partenza dell'impianto a Frachey, l'arrivo a una stazione intermedia in località Vardaz a 2327 metri sul livello del mare, poco più in basso del Palon de Tzère, per poi proseguire al Colle superiore delle Cime Bianche.

La seconda variante è uguale alla prima, con la sola differenza che l'arrivo dell'intero impianto è previsto al Colle inferiore delle Cime Bianche.

⁶⁴ Dati estrapolati dalla presentazione del *masterplan del progetto Alplinks Interreg Italia-Svizzera 2007-2013*.

⁶⁵ Le linee ipotizzate sono anch'esse visibili nella presentazione del *masterplan del progetto Alplinks Interreg Italia-Svizzera 2007-2013*.

La terza variante vede la partenza a Charchèrioz, all'arrivo del primo impianto già esistente con partenza a Frachey, collegandosi alla stazione intermedia posta sempre in località Vardaz, e con l'arrivo finale al Colle superiore delle Cime Bianche.

La quarta ed ultima variante, infine, è uguale alla terza, con la sola differenza che l'arrivo dell'intero impianto è posto al Colle inferiore delle Cime Bianche.

Per i quattro percorsi qui descritti, vengono proposti due tipi di impianto a fune, in base alla tecnologia utilizzata.

La prima tecnologia proposta è quella dell'impianto 3S, composto da diverse cabine dalla capacità di 35 persone, particolarmente efficiente, veloce e resistente al vento.

La seconda tecnologia proposta è quella della semplice telecabina dalla capacità di 10 persone, più suscettibile al vento e più lenta, ma con un numero di cabine maggiore per tratta.

Negli studi di fattibilità dell'impianto i progettisti hanno applicato le due tecnologie a ciascuna variante di percorso, verificandone i pregi e i difetti, e giungendo alla conclusione che la miglior proposta è rappresentata dall'utilizzo delle telecabine nella prima tratta e dall'impianto 3S nella seconda, applicate alla prima variante di percorso [Immagine a lato].

Il costo di realizzazione previsto per l'impianto con questa configurazione ammonta a 51 milioni di euro, escludendo i costi di gestione annui previsti per 1.335.340 euro.



Negli stessi studi di fattibilità possiamo riscontrare un aspetto curioso. Nella sommatoria degli aspetti positivi e degli aspetti negativi utili alla comprensione della stessa fattibilità possiamo notare come il punteggio più alto e, quindi, riferibile all'impianto con maggiori aspetti positivi non è quello della proposta vincitrice sopra descritta (ALT C), bensì quello rappresentato dalla combinazione della prima variante di percorso con l'utilizzo degli impianti 3S per entrambi i tronconi (ALT A1), con un punteggio di 24 rispetto al punteggio di 21 dell'alternativa considerata vincente.

L'unico difetto davvero riscontrabile dell'alternativa A1 è il costo iniziale maggiore, pari a 64 milioni di euro. Infatti, anche i costi di gestione di questa alternativa sono in linea con quelli dell'alternativa cosiddetta vincente, l'alternativa C.

Inoltre, l'alternativa A1 avrebbe un considerevole vantaggio dal punto di vista paesaggistico e ambientale. Dalla tabella, infatti, si può notare come l'impianto 3S necessiti di un numero di sostegni a pilone inferiore rispetto a quelli della telecabina. Le telecabine previste nell'alternativa C, infatti, necessitano di 21 sostegni a pilone, rispetto ai 6 piloni utili al sostegno dell'impianto 3S. Questo comporterebbe un maggior intervento nella prima parte del Vallone, una zona altamente boscata che verrebbe in parte abbattuta per far posto ai piloni stessi, garantendo il passaggio delle cabine [Tabella].

C R I T E R I	CONFRONTO ASPETTI POSITIVI-NEGATIVI DELLE DIVERSE ALTERNATIVE	ZONA 3	ZONA 3	ZONA 3	ZONA 3	ZONA 3	ZONA 3
		ALT. A1	ALT. A2	ALT. A3	ALT. A4	ALT. B	ALT. C
		2 3S	2 3S	2 3S	2 3S	2 TLC	1 TLC - 1 3S
		Frachey - Colle Superiore Cime Bianche	Frachey - Colle Inferiore Cime Bianche	Chardèrie - Colle Sup. Cime Bianche	Chardèrie - Colle Inf. Cime Bianche	Frachey - Colle Inferiore Cime Bianche	Frachey - Colle Superiore Cime Bianche
	COSTO DI COSTRUZIONE	64.000.000,00	62.000.000,00	63.500.000,00	61.500.000,00	34.500.000,00	51.000.000,00
	COSTO DI GESTIONE ANNUO	1.337.800,00	1.302.600,00	1.317.900,00	1.282.600,00	1.297.280,00	1.335.340,00
E C O N O M I C I	APPEAL DEL COLLEGAMENTO NEI CONFRONTI DEL MERCATO INTERNAZIONALE	0	1	1	1	1	1
	EFFICIENZA ECONOMICA DELLA ALTERNATIVA	0	0	0	0	2	1
	COSTO DI COSTRUZIONE	0	0	0	0	2	1
	COSTO DI GESTIONE	1	1	1	1	1	1
	CONSUMI ENERGETICI	1	1	1	1	0	0
T E C N I C I	FATTIBILITA' TECNICA DELL'INTERVENTO NEL SUO INSIEME	2	2	2	2	2	2
	INTEGRAZIONE DELLA ALTERNATIVA CON I PREVISTI SVILUPPI FUTURI	1	0	1	0	0	1
	COMPLESSITA' DELLA CANTIERIZZAZIONE	0	0	0	0	0	0
	DISPONIBILITA' RISORSE ENERGETICHE IN PROSSIMITA' DELLE STAZIONI	2	2	2	2	2	2
	SORVOLO DELLA LINEA SU CENTRI ABITATI O MENO	2	2	2	2	1	1
	GESTIONE DEI FLUSSI IN DIREZIONE AYAS - CERVINIA - ZERMATT	2	1	1	0	1	2
	GESTIONE DEI FLUSSI IN DIREZIONE ZERMATT - CERVINIA - AYAS	1	1	2	2	1	1
	QUALITA' E SICUREZZA DEL TRASPORTO - PORTATA ORARIA	2	1	1	0	-1	1
	TEMPI DI ACCESSO AI COMPRESORI SCIISTICI	2	1	1	0	1	2
	SENSIBILITA' AL VENTO IN BASE AL TRACCIATO E AL TIPO DI IMPIANTO PROPOSTO	1	2	1	2	-1	1
O P P O R T U N I T A	UTILIZZO AI FINI SCIISTICI	2	1	2	1	1	2
	POSSIBILITA' DI REALIZZARE NUOVE PISTE DA SCI	1	1	1	1	1	1
	RISORSE IDRICHE PER INNEVAMENTO PROGRAMMATO	1	1	1	1	1	1
	ACCESSO ALLO SCI ESTIVO	0	-1	0	-1	-1	0
	AMPLIAMENTO O MIGLIORAMENTO DELL'OFFERTA FREERIDE	2	1	1	1	1	2
	UTILIZZO PER TURISMO ESTIVO	0	0	0	0	0	0
	COMPATIBILITA' CON GLI STRUMENTI URBANISTICI ED I VINCOLI AMBIENTALI	-2	-2	-2	-2	-2	-2
U R B A N	NECESSITA' DI REALIZZARE IMPORTANTI INFRASTRUTTURE DI COMPLETAMENTO	-1	-1	-1	-1	-1	-1
	NECESSITA' DI REALIZZARE STRUTTURE RICETTIVE NUOVE	0	0	0	0	0	0
	IMPATTO SULL'AMBIENTE E SUL PAESAGGIO DELL'INTERA ALTERNATIVA	-1	-2	-1	-2	-2	-1
	INTERFERENZA CON LE ZSC/ZPS (EX SIC)	0	-1	0	-1	-1	0
	SENSIBILITA' DELLE LINEE E DELLE STAZIONI CON L'ASSETTO IDROGEOLOGICO	1	2	1	2	-1	1
A M B I E N T A L I	NECESSITA' DI REALIZZAZIONE NUOVE LINEE ELETTRICHE AEREE	1	1	1	1	1	1
	NECESSITA' O MENO DI REALIZZARE NUOVE STRADE	2	1	1	2	2	2
	ENTITA' DEL TAGLIO PIANTE	1	1	1	1	-1	-1
	IMPATTO IN COSTRUZIONE	-2	-2	-2	-2	-2	-2
	IMPATTO IN ESERCIZIO	0	0	-1	-1	-1	0
	SOMMATORIA DEGLI ASPETTI POSITIVI-NEGATIVI DELLE DIVERSE ALTERNATIVE	24	16	20	13	7	21

Nonostante i dati tecnici fin qui riportati, attorno alla realizzazione dell'impianto sono naturalmente sorte delle questioni politiche.

In prima analisi è possibile riscontrare la nascita di due linee di pensiero a riguardo.

La prima vede un'opposizione totale alla realizzazione dell'impianto, sostenuta in particolar modo dagli abitanti del Comune di Ayas, che ha creato un gruppo di lavoro nominato «Ripartire dalle Cime Bianche».

Secondo quanto riportato da un dossier redatto dal gruppo, la posizione di Ripartire dalle Cime Bianche è sostenuta dalla valorizzazione culturale e naturale dell'area, spingendo verso un turismo consapevole, lento e lungimirante. La realizzazione dell'impianto, infatti, sarebbe un'operazione con una visione a breve termine in quanto è probabile che l'impianto – utile soprattutto nel periodo invernale per la stagione sciistica – non sia più sostenibile tra qualche decade per la previsione che vede la scomparsa dei ghiacciai e una sempre minore quantità di neve in quota.

Sarebbe, invece, utile un rilancio delle attività agricole e pastorali «per mantenere la stabilità e la bellezza del territorio e per costruire una società e una economia articolata, basata sulla specializzazione delle produzioni e la qualità dei prodotti»⁶⁶.

Il gruppo propone tre linee d'azione:

1. La realizzazione di un parco naturale nella sottozona Efl, volto alla «sistemazione e promozione della ricca rete di sentieri estivi e di percorsi invernali, al recupero degli alpeggi in stato di degrado e valorizzazione delle produzioni agroalimentari di qualità, alla ricerca scientifica collegata ai giacimenti costituiti dalle torbiere e aree umide. Un parco che sia strumento di sviluppo locale, che sia di guida e stimolo dei processi economici e sociali. Quindi un parco che non limiti o sottoponga a norme restrittive le attività pastorali, forestali e agricole, ma le potenzi e le promuova, dato che sono le sole ad avere una esternalità positiva sul territorio e ne impediscono il degrado»⁶⁷.
2. La valorizzazione del Tour Mont Rose, un percorso sentieristico che spesso ripercorre le vie utilizzate dalla popolazione Walser nelle sue migrazioni.
3. La valorizzazione del patrimonio storico, culturale e artistico lasciate dalle comunità Walser.

La seconda linea di pensiero abbraccia, invece, la realizzazione dell'impianto sostenendo una «valorizzazione del territorio nel rispetto dell'ambiente e di grande portata economica»⁶⁸. Questo è quanto afferma il comitato a favore della realizzazione del progetto del collegamento funiviario delle Cime Bianche, nominato «Cervino Monterosa Paradise».

Il comitato sostiene che la realizzazione dell'impianto, collegando i cinque comprensori, garantirebbe delle ricadute economico-sociali di grandissima importanza. In primis per la grande attrattività che il nuovo comprensorio unito offrirebbe, vista la diversificazione dell'offerta sciistica e lo svilupparsi dello stesso tra il Cervino e il Monte Rosa garantendo l'accesso a paesaggi unici e incantevoli, ma anche per un nuovo input dello sviluppo turistico-ricettivo dei villaggi ivi compresi.

Nel manifesto è presente, inoltre, la frase: «nella stagione calda si ha la possibilità di praticare lo sci estivo ai 3.500 metri di Plateau Rosà: con questo nuovo impianto sarà comodamente raggiungibile dall'Italia non solo da Cervinia ma anche dalla Val d'Ayas»⁶⁹. Ebbene, non è proprio così. La realizzazione dell'impianto garantirebbe l'arrivo al Colle superiore delle Cime Bianche, ma non un collegamento con Plateau Rosà. Come abbiamo visto in precedenza, infatti, al Colle superiore delle Cime Bianche è presente solamente l'impianto Gran Sometta, uno skilift utile solamente nella stagione invernale e, all'arrivo di questo, nessun altro impianto permette la salita a Plateau Rosà da quella posizione, se non la discesa con gli sci (ad oggi impraticabile nella stagione estiva) verso l'impianto Cime Bianche Laghi – Plateau Rosà. Per attuare ciò che viene scritto nel manifesto, infatti, dovrebbe essere costruito un secondo impianto che sorvoli la «S del Ventina», partendo dall'arrivo del Gran Sometta e arrivando a Plateau Rosà, investendo altri milioni

⁶⁶ Ripartire dalle Cime Bianche, *Dossier Cime Bianche*, Ayas, 2015.

⁶⁷ op. cit.

⁶⁸ Sito web del comitato Cervino Monterosa Paradise, a favore del progetto di collegamento funiviario, al link: <https://www.cervinomonterosaparadise.com/>

⁶⁹ Sito web cit.

di euro. Perciò, il solo impianto Frachey – Colle superiore delle Cime Bianche non garantirebbe lo sci estivo a chi desidera praticarlo partendo dalla Val d’Ayas.

In ogni caso, un punto portato avanti da entrambe le fazioni è quello della destagionalizzazione del turismo. Se, infatti, il comitato per la realizzazione dell’impianto crede che l’impianto porterebbe un incremento del turismo estivo per un avvicinamento dei turisti ai ghiacciai, per il gruppo di lavoro Ripartire dalle Cime Bianche l’impianto garantirebbe uno sviluppo turistico solamente invernale. Pertanto, l’assenza dell’impianto nella Val Courtaud permetterebbe uno sviluppo più concreto del turismo estivo in tutta la Val d’Ayas, rafforzando la destagionalizzazione turistica.

Nei paragrafi precedenti abbiamo visto il punto di vista della popolazione, dell’assessora al turismo e alle nuove tecnologie del Comune di Valtournenche e dell’architetto Luciano Bolzoni riguardo l’innovazione di Breuil-Cervinia. Nelle domande a loro rivolte, alcune si sono concentrate proprio sul tema del collegamento funiviario nel Vallone delle Cime Bianche e saranno qui riportate.

Secondo la popolazione intervistata, tra turisti e residenti di Breuil-Cervinia, il progetto di collegamento funiviario nel Vallone delle Cime Bianche tra la Valtournenche e la Val d’Ayas è di fondamentale importanza per il 47,1% degli intervistati (dando un voto di 10 su 10) e solamente il 17,6% l’ha ritenuto poco importante (dando un voto da 1 su 10 a 5 su 10).

Molti, però, alla domanda «È più importante il collegamento funiviario nel Vallone delle Cime Bianche o il rinnovamento degli impianti già esistenti?» hanno risposto favorevolmente alla seconda, come è visibile nel grafico seguente [Grafico 8].

È più importante:
102 risposte

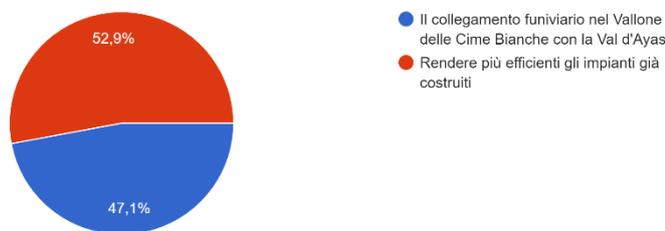


Grafico 8

È possibile dedurre, quindi, che la volontà generale della popolazione intervistata sia verso la scelta di approvare e accogliere di buon occhio la realizzazione dell’impianto da Frachey al Colle superiore delle Cime Bianche, ma che prima vi siano delle opere più urgenti quali, ad esempio, migliorare l’efficienza degli impianti a fune già costruiti e rinnovare quelli ormai troppo obsoleti.

Dello stesso avviso è anche Nicole Maquignaz, vice-sindaca del Comune di Valtournenche e assessora al turismo e alle nuove tecnologie.

A riguardo ha affermato: «Il punto di vista dell'amministrazione comunale è che vi sono delle priorità su cui investire»:

1. Collegamento tra Valtournenche e il Breuil (oggi rappresentato da uno skilift, il Gran Sometta, che definire "imbarazzante" è un eufemismo. È un impianto vecchissimo e totalmente fuori luogo – fa una media di 4.000 passaggi giornalieri e costituisce un imbuto invece che un collegamento)
2. Collegamento tra il Breuil e Zermatt: gli impianti esistenti iniziano a essere obsoleti; è stato studiato un nuovo impianto 3S che connetta Bardoney (Breuil-Cervinia) – Plan Maison – Testa Grigia. Quando sarà attivo il collegamento con Zermatt, a settembre 2022, i nostri impianti – che si fermano con il vento a 70/80 km/h – saranno l'anello debole. Se si pensa a un investimento sicuro, l'ammodernamento degli impianti che collegano Breuil-Cervinia a Plateau Rosà lo sono senza dubbio.
3. Infrastrutture (soprattutto parcheggi), ma anche viabilità (raggiungere gli impianti in maniera più diretta)

«Quando avremo sistemato queste tre priorità, allora si potrà ragionare sui pro e contro che porta il collegamento che dà alla Val d'Ayas la possibilità di collegarsi con Zermatt». A proposito del primo punto qualcosa è già in atto.

Al termine della realizzazione del collegamento funiviario tra Testa Grigia (Plateau Rosà) e il Piccolo Cervino, denominato Alpine X, vi è in progetto la sostituzione dello skilift Gran Sometta con una nuova seggiovia a sei posti. Una seggiovia che garantirebbe il passaggio di 2400 persone ogni ora e che valorizzerebbe l'intera area del Colle inferiore delle Cime Bianche e del Colle superiore delle Cime Bianche, ad oggi obsoleta.

La realizzazione della nuova seggiovia Gran Sometta, prevista a partire dal 2022 e dal costo di realizzazione stimato a 9.818.796 euro, permetterebbe l'ottenimento di ulteriori informazioni volte alla realizzazione dell'impianto nella Val Courtaud.

Infatti, lo stesso Gran Sometta, come abbiamo visto precedentemente, è installato nell'area del sito Natura 2000 e la sua realizzazione fornirebbe un esempio di realizzazione di un impianto a fune proprio nella stessa area in cui dovrebbe poi essere collocato l'arrivo del collegamento con la Val d'Ayas.

La realizzazione di un precedente, quindi, aiuterebbe a studiare e a vagliare in maniera migliore tutte le possibili soluzioni, garantendo che la possibile realizzazione dell'impianto Frachey – Colle superiore delle Cime Bianche risulti quanto più bilanciata sotto l'aspetto della sostenibilità economico-sociale e ambientale. Dello stesso avviso è l'architetto Luciano Bolzoni, affermando: «sarei sempre attento a cosa e a come costruisco in alta quota».

Il grande numero di interessi messi in gioco attorno all'impianto del Vallone delle Cime Bianche potrebbero distorcere, avendo sia un esito positivo sia un esito negativo nella realizzazione dell'impianto, la concezione di sostenibilità ambientale e sociale.

Se sarà necessario (e presumibilmente lo sarà), è utile immaginare che la realizzazione di infrastrutture moderne, capaci di fornire ai territori una capacità economica più vantaggiosa rispetto a scenari precedenti in cui l'infrastruttura non era presente, abbiano un costo ambientale e paesaggistico sicuramente più importanti del mero costo economico.

Sarà sempre più necessario tenere conto di questi aspetti nel lungo termine. Per le opere più grandi, come l'impianto in questione, a quelle di dimensione inferiore, come case e alberghi.

Ponderare le scelte in base all'equilibrio tra ricadute economiche e impatto ambientale è quantomai importante, soprattutto in ottica di uno sviluppo di lunghe vedute e lungimirante, innovativo e sostenibile.

CONCLUSIONI

«The landscape is changing, the landscape is dying, [...], mountains and valleys, can't you hear them sighing»⁷⁰ cantavano i Depeche Mode nel 1983 nel loro brano *The landscape is changing*, presente in un album, *Construction Time Again*, che, coincidenza, presenta in copertina un minatore e il Cervino.

Ad oggi possiamo parafrasare quelle parole, farne una sorta di parodia: ai piedi del Cervino il paesaggio è cambiato.

Zermatt è cresciuta pur mantenendo il suo stile da oltre 150 anni, la conca del Breuil è cambiata in maniera stravolgente per tutto il secolo scorso ed è quasi nella totalità rimasta invariata.

Eppure il paesaggio continua a cambiare.

Alcune nuove costruzioni sorgono, lo stile nordico minimalista oggi in voga viene applicato ai nuovi alberghi, alcuni tentano di utilizzare lo stile montano alpino classico con i tetti in pietra e le pareti in legno, ricreando l'effetto chalet.

Ma non sono solo le nuove costruzioni a modificare il paesaggio.

I cambiamenti climatici stanno cambiando i colori del luogo. Lo scioglimento dei bianchi ghiacciai riduce il loro volume e li ingiallisce. Dove vent'anni fa il granito grigio scuro di queste montagne rappresentava l'austerità ad oggi in estate ombre verdastre lo colorano, rendendolo meno vigoroso.

Neanche il Cervino si salva da questi cambiamenti. A distanza potrebbe sembrare invariato, sempre uguale nella sua inimitabile ed unica forma. Tuttavia, il permafrost⁷¹ presente sulle pareti in quota si è via via scaldato e, per questo motivo, la roccia tenuta insieme dal ghiaccio si sta via via dissaldando, fino ad arrivare ad eventi estremi come il crollo della famosa Cheminée nel 2003. Da allora avviene un monitoraggio dello stato del permafrost sul monte, riuscendo a comprendere quando le condizioni diventano particolarmente critiche. Anche nell'estate del 2019, quando la via normale italiana è stata chiusa al pubblico per un'alta frequenza di crolli rocciosi dovuti all'eccessivo riscaldamento del permafrost.

I cambiamenti climatici, particolarmente negli ultimi anni, producono nuove sfide che devono essere accolte. Non solo sfide volte alla limitazione degli effetti che vengono prodotti dal riscaldamento globale, dall'eccessiva produzione di anidride carbonica e dalla cattiva gestione delle risorse, ma anche sfide che permettono di instaurare un miglioramento dal punto di vista della sostenibilità sociale, dell'innovazione e di nuovi modi di abitare il pianeta. Sfide che permettono di cambiare i modelli produttivi e organizzativi della nostra società, che permettono di cambiare il punto di vista e di volgere lo sguardo in avanti, consentendo un nuovo modo di creare crescita e sviluppo in ottica sostenibile. Sfide che sono anche un'opportunità per creare un mondo più sano. Anche in montagna.

⁷⁰ Depeche Mode, *The landscape is changing*, *Construction Time Again*, Sony Music Entertainment International, Londra, 1983

⁷¹ Il permafrost è una tipologia di terreno avente la caratteristica di essere, nella media annua, ad una temperatura inferiore ai 0°C. Questa caratteristica fa sì che l'acqua presente nel terreno sia gelata, talvolta incastonando la roccia e creando un solido unico, fungendo da collante.

Sebbene la montagna abbia avuto il suo sviluppo iniziale grazie allo sfruttamento delle risorse presenti sul territorio, come le risorse idriche per la produzione di energia idroelettrica, le risorse minerarie o le risorse tessili, l'avvento dell'industria del turismo nelle prossimità delle grandi montagne delle Alpi è stato l'elemento che ha fatto sbocciare le località alle loro pendici.

Dopo mezzo secolo di turismo vocato alle masse, ad oggi il modo di fare turismo è cambiato.

Come gli intellettuali del *grand tour*, i turisti di oggi vedono sempre di più il sentimento della *wilderness* come modo di essere più vicini allo stato naturale della Terra, fuggendo dall'artificialità dei ritmi delle grandi città e cercano di scoprire culture e tradizioni lontane dalle loro.

Paradossalmente, però, oggi la diffusione dello strumento artificiale più utilizzato al mondo, Internet, modifica a sua volta il rapporto dell'uomo con la sua casa, la Terra.

Il turista oggi utilizza Internet per prevedere il suo itinerario, per mettersi in contatto con le strutture ricettive, per visitare virtualmente i punti di interesse dei territori che probabilmente andrà a visitare fisicamente una volta partito per il suo viaggio. Il turista oggi è anche un turista virtuale, quindi, capace di viaggiare virtualmente e di abbattere distanze che un tempo si percepivano più grandi.

In conseguenza a ciò, Internet permette anche di modificare il comportamento degli attori economici di una località a vocazione turistica, cercando di apparire nelle bacheche social dei loro possibili clienti e talvolta proponendo servizi web-centrici, innovandosi.

Lo stretto contatto delle località di montagna con il proprio territorio e con gli spazi alpini circostanti favoriscono il processo di avvicinamento dell'uomo al lato più naturale della Terra. Allo stesso tempo, però, le loro caratteristiche di essere distanti dalle grandi città e di essere poco facilmente raggiungibili rende complessi i processi innovativi basati sulle nuove tecnologie e le infrastrutture su cui poggiano.

I terreni aspri, le condizioni atmosferiche, ma anche la preservazione delle tradizioni e delle culture rendono più ostica l'applicazione di modelli organizzativi e innovativi che aiuterebbero lo stare al passo delle grandi città, talvolta rendendo inadeguati i modelli propri della città intelligente applicati ai piccoli villaggi montani.

È utile, quindi, concepire e applicare nuovi modelli che siano congrui alle località montane, spesso caratterizzate da un contorno naturalistico molto esteso e abbracciate da attività pastorali e agricole, che fondano il proprio assetto economico dai proventi legati alla produzione di beni alimentari tipici, dalla cultura tipica delle comunità e dalla capacità attrattiva dei luoghi nei confronti dei turisti.

Per questo motivo, l'applicazione dei modelli più vicini agli *smart villages* potrebbe essere un punto di partenza concreto e stabilizzante dei villaggi di montagna, i quali condividono alcuni elementi con i più simili villaggi di pianura.

Non solo. I villaggi di montagna potrebbero essere dei veri e propri motori innovativi, capaci di trainare un nuovo modo di organizzare, un nuovo modo di intendere lo spazio naturale, un nuovo modo di approcciarsi all'ambiente. Utilizzando anche fondi, risorse e strumenti messi a disposizione delle amministrazioni dall'Unione Europea.

Breuil-Cervinia rientra tra i villaggi montani che possono fornire questo tipo di sviluppo? Assolutamente sì.

Anzi, a maggior ragione, le peculiarità della località valdostana – una su tutte essere un vero e proprio ibrido tra città e villaggio di montagna – la renderebbero uno tra i motori innovativi di montagna maggiormente capaci, in quanto abile di unire caratteristiche che altrove sarebbero difficili da trovare.

La commistione tra la grande portata turistica, il numero di posti letto, l'attitudine ad unire persone di diversa provenienza e portata economica, il contesto paesaggistico e naturalistico, potrebbe sfociare in una culla in grado di far sorgere elementi innovativi utili a eradicare il modello di sviluppo presente nella conca del Breuil dagli inizi del secolo scorso: un modello concentrato allo sviluppo turistico di massa con il mero obiettivo della massimizzazione del profitto economico.

Da qui nasce l'esigenza di spostare il campo visivo: dal primo piano sulla stagione invernale, sicuramente la stagione più redditizia e fondamentale per l'economia della località, legata indissolubilmente alla stagione sportiva dello sci, ad un'inquadratura a campo totale che comprenda la stagione invernale, la stagione estiva, che sta ottenendo risultati sempre più incoraggianti, la seconda metà della stagione primaverile e la prima metà della stagione autunnale, ad oggi definite stagioni morte.

La destagionalizzazione del turismo sarebbe il primo passo verso una nuova concezione dell'abitare la località montana lungo l'arco dell'anno.

Questa, infatti, conseguirebbe un escamotage utile al rapporto che sussiste tra gli abitanti, i visitatori, la località e gli spazi circostanti.

Si concretizzerebbe una nuova idea di occupazione dello spazio e, con questa, un nuovo modo di porsi nei confronti degli immobili e delle infrastrutture già presenti, dando loro un nuovo valore dal lato artistico e culturale, oltre a quello abitativo, e nei confronti della realizzazione e della costruzione di nuove infrastrutture e di nuovi immobili, rendendo il tutto il più armonico possibile. Non solo dal punto di vista paesaggistico, ma anche da un punto di vista sociale, dove il rapporto tra il residente e il turista si amalgami al punto tale da permettere a Breuil-Cervinia di essere vissuta appieno e lungo tutte le stagioni dell'anno.

Se, allora, la punta di diamante della località è ad oggi rappresentata dagli impianti di risalita aventi a destinazione le piste da sci, nel periodo in cui sciare alle quote più basse non è possibile, è necessario avere una nuova concezione delle funivie e delle seggiovie che costellano il territorio in questione.

Al fine di rendere più sostenibile la presenza degli impianti che solitamente vengono utilizzati solamente nel periodo invernale, è possibile sfruttarli anche in estate e nelle mezze stagioni, omologandoli a tale scopo. Riuscendo ad utilizzare questi mezzi di trasporto in una stagione diversa dall'inverno, i costi ambientali e paesaggistici che producono sarebbero limitati o comunque giustificati in quanto produttori di reddito turistico. Anzi, attivandoli anche nel periodo estivo è plausibile immaginare che il flusso turistico aumenterebbe, fornendo un'ulteriore attrattiva e garantendo entrate aggiuntive. Ad esempio, potrebbero aiutare coloro i quali non siano molto allenati a visitare meandri della località a loro altrimenti inaccessibili o potrebbero potenziare la rete sentieristica e i tracciati dell'ormai consolidato bike park.

Anche su questa concezione di impianto di risalita si baserebbe l'idea portata avanti da chi vorrebbe la realizzazione del collegamento funiviario con la Val d'Ayas tramite il Vallone delle Cime Bianche. Un impianto capace di collegare i due areali sciistici alla

base del Cervino e del Monte Rosa d'inverno, ma con l'ambizione (e l'impossibilità nell'esecuzione, allo stato attuale del progetto) di far raggiungere il Plateau Rosà e i suoi impianti sciistici anche d'estate ai turisti provenienti dalla Val d'Ayas e dalla Valle del Lys.

Lo sfruttamento dell'impianto nella Val Courtaud in estate, quindi, sarebbe limitato alla sua essenza di giostra panoramica in uno dei contesti più immutati della Regione.

È davvero utile, quindi, costruire una giostra in uno degli angoli più suggestivi e unici di tutta la Valle d'Aosta?

Siamo davvero sicuri che quello che accadde più di cento anni fa per la costruzione della ferrovia sul Cervino, la Matterhornbahn, con gli esiti ora a noi conosciuti, non possa essere un esempio di come si sia salvata la bellezza naturalistica e l'unicità di uno dei simboli mondiali della storia dell'alpinismo e della montagna tutta?

La Val Courtaud, come il Cervino, non potrebbero essere, invece, simboli dell'unione tra comunità e tra popoli?

La prima a rappresentanza di ciò che accomuna Breuil-Cervinia ad Ayas, a Gressoney e ad Alagna. Non lo *ski-total*, come si direbbe in Francia, ma quella cultura alpina che si stabilì e si consolidò ai piedi del Cervino e del Monte Rosa, quella etnia unica e particolare che è transitata tramite il Colle del Teodulo, che ha attraversato il Vallone delle Cime Bianche e che lo ha attraversato proprio come è ora: intonso. La cultura Walser.

Il secondo a rappresentanza di tutte le montagne e di tutti i popoli di montagna del mondo. Nella sua iconografia, nella sua importanza nell'alpinismo, nella sua capacità di attirare appassionati di montagna e di bellezza naturale, nella sua capacità di accudire due comunità montane abili di essere celebri in tutto il mondo, il Cervino potrebbe essere la stella polare che guidi e simboleggi l'unione dei popoli di montagna. Potrebbe essere la culla dell'innovazione in montagna, un esempio di abbattimento di frontiere, un'ispirazione ad essere luogo di comunione di intenti e di prospettive.

Come?

Il Cervino, la montagna che rappresenta le montagne, la montagna del mondo, per prima cosa dovrebbe essere riconosciuta come un bene di tutti, un luogo che sia effettivamente capace di rappresentare i popoli di montagna.

Un luogo bene dell'umanità.

Come me la pensano anche il 92,2% degli intervistati nel questionario somministrato alla popolazione, affermando come il Cervino, in cooperazione transfrontaliera con la Svizzera, possa esserlo concretamente.

Ad aiutare il processo la valorizzazione, la salvaguardia e il controllo del contorno naturale alle pendici e del Cervino stesso potrebbero fornire una chiave per avvicinare la popolazione alla montagna fisicamente, negli intenti e per uno sviluppo sostenibile del contesto.

Una chiave che potrebbe sfociare nell'istituzione di uno spazio di cooperazione e di condivisione della cultura alpina e della salvaguardia del territorio avente ad icona il Cervino.

Uno spazio che rappresenti un territorio, la sua flora e la sua fauna, la sua cultura e la sua storia, la sua capacità di innovare e di attirare popoli provenienti da tutti i continenti della Terra.

Un luogo capace di farsi carico di un nuovo modo di intendere la montagna, basato su modelli innovativi e sostenibili e capace di crearne di nuovi.

Un luogo in grado di essere nuovamente d'esempio per le altre località montane.

Un luogo riconosciuto nel simbolo del Cervino come il simbolo dell'innovazione e della sostenibilità in montagna.

RINGRAZIAMENTI

La redazione e la discussione della tesi di laurea sono due momenti unici nella vita di una persona, sono il raggiungimento della fine di una tappa, parte di un lungo viaggio.

Citando una persona che ammiro, bisogna dire che «più di ogni cosa, i viaggi li fanno le persone».

Desidero, quindi, ringraziare sopra a tutto e sopra ad ogni cosa le persone che mi hanno accompagnato per più tempo lungo questo lungo viaggio: la mia bellissima famiglia, sinonimo di coraggio, sacrificio, dedizione, stima e ammirazione, senza la quale non sarei riuscito a fare tutto ciò che ho fatto e a conseguire ciò che ho conseguito. Vi voglio bene. Desidero, poi, dedicare la fine di questa tappa ai suoi protagonisti: Lucas, Miriana, Samuele M., Saamantha, Giuseppe, Maddalena, Grazia, Lucia e Jasmine.

Ringrazio, inoltre, Samuele T., Samuele S., Alessio e Umberto, che per me ci sono sempre.

Ringrazio Marco e Matteo, che ogni giorno mi ispirano ad essere una persona migliore.

Ringrazio lui, l'ispirazione di questo trattato, la mia culla di crescita, La montagna perfetta, il Cervino.

Grazie.

BIBLIOGRAFIA

F. BARBERA, T. PARISI, *Innovatori sociali, la sindrome di Prometeo nell'Italia che cambia*, Bologna, 2019.

S. BOBBIO, *I costi del turismo invernale*, in *Associazione Dislivelli*, 2 dicembre 2012, Torino, 2012.

C. BUSSI, *Le città-quartiere con più servizi e zero emissioni*, in *Il Sole 24 Ore*, 2 marzo 2021, Milano, 2021.

E. CAMANNI, *Il Cervino è nudo*, Courmayeur, 2008.

G. DEMATTEIS, *La montagna italiana: da riscoprire, salvaguardare, ripopolare*, in *Il Mulino*, Fascicolo 6 novembre-dicembre 2020, Bologna, 2020.

G. DEMATTEIS, *Gli scambi montagna-città e il riequilibrio territoriale metro-montano. Dal caso di Torino alle politiche nazionali e regionali*, in AA.VV., *La montagna che produce*, (a cura di) V. Ferrario e M. Marzo, Sesto San Giovanni, 2020.

M. DEMATTEIS, *Cambiare i modelli gestionali*, in *Associazione Dislivelli*, 30 novembre 2020, Torino, 2020.

R. DI MONACO, F. BARBERA, S. PILUTTI, E. SINIBALDI, *La montagna che si muove, una ricerca per riconoscere e attivare il potenziale di sviluppo*, in AA.VV., *La montagna che produce*, (a cura di) V. Ferrario e M. Marzo, Sesto San Giovanni, 2020.

C. MARCIANO, *Smart City*, Roma, 2015.

R. MESSNER, *Cervino, il più nobile scoglio*, Milano, 2015.

L. MORETTO, *Storia. Valle d'Aosta*, Torino, 2007.

E. NETTI, *Così la via slow del turismo enogastronomico cattura nuovi appassionati*, in *Il Sole 24 Ore*, 10 maggio 2021, Milano, 2021.

A. PESSION, *Les Archives de Valtournenche*, Aosta, 2004.

J. RUSKIN, *The Stones of Venice Vol.I*, New York, 1880.

STENDHAL, *Vie de Henry Brulard Tome 3*, Londra, 2013.

E. WHYMPER, *Scrambles amongst the Alps*, Philadelphia, 1872.

SITOGRAFIA

Articolo del CAS (Club Alpino Svizzero) inerente alla costruzione della Ferrovia del Cervino, la Matterhornbahn:

<https://www.sac-cas.ch/it/le-alpi/si-pieghera-il-cervino-al-giogo-del-capitale-31202/>

Dichiarazione rilasciata da Chantal Vulliermoz in merito alla presentazione del progetto Trek+ visibile al sito:

https://new.regione.vda.it/trek/valtournenche/zermatt/cervino/italia_svizzera/interreg_sv_iluppo_sostenibile

Filmato inerente all'inaugurazione della funivia al Plateau Rosà:

<https://www.youtube.com/watch?v=VSsF9mhV5x8>

“Quadro finanziario pluriennale 2021-2027 e Next Generation EU: dotazioni totali per rubrica” al sito:

https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe_it

Scheda del sito Natura 2000 «Ambienti glaciali del Gruppo del Monte Rosa» sul sito web dell'Agenzia Europea dell'Ambiente:

<https://eunis.eea.europa.eu/sites/IT1204220#tab-designations>

Sito web della Convenzione delle Alpi, tema “Turismo”:

<https://www.alpconv.org/it/home/temi/turismo/>

Sito web del comitato Cervino Monterosa Paradise, a favore del progetto di collegamento funiviario, al link: <https://www.cervinomonterosaparadise.com/>

Sito web delle *Frequently Asked Questions* su Natura 2000:

https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/faq_it.htm

Sito web del Next Generation EU:

<https://europa.eu/next-generation-eu/index-it>

Sito web del progetto Trek+ sulla piattaforma di Interreg V-A Italia-Svizzera:

<https://progetti.interreg-italiasvizzera.eu/it/b/78>

[/tourismeoutdoordurableettransfrontalieraucoeurdelazonematterhorncervin](https://tourismeoutdoordurableettransfrontalieraucoeurdelazonematterhorncervin)

ALTRE OPERE

ALPINE SPACE, *Interreg Alpine Space Programme 2021-2027 (Final Draft IP – Not yet approved by the European Commission)*, Salisburgo, 7 luglio 2021

ASSEMBLEA GENERALE DELLE NAZIONI UNITE, *Trasformare il nostro mondo: l'Agenda 2030 per lo Sviluppo sostenibile*, New York, 21 ottobre 2015

G. H. BRUNDTLAND, *Introduzione a Our common future*, Commissione mondiale sull'Ambiente e sullo Sviluppo, Nazioni Unite, Oslo, 20 marzo 1987

CONVENZIONE DELLE ALPI, *Protocollo Turismo*, Conferenza delle Alpi, Bled, 1998

CONVENZIONE DELLE ALPI, *Cambiamenti demografici nelle Alpi, Relazione sullo stato delle Alpi*, Segretariato permanente della Convenzione delle Alpi, Innsbruck, 2015

DEPECHE MODE, *The landscape is changing, Construction Time Again*, Sony Music Entertainment International, Londra, 1983

REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA – RÉGION AUTONOME VALLÉE D'AOSTE, COMUNE DI VALTOURNENCHE, *Masterplan Progetto Interreg 2007/2013 Alplinks*, Valtournenche, 2014

RIPARTIRE DALLE CIME BIANCHE, *Dossier Cime Bianche*, Ayas, 2015

UNIONE EUROPEA, *Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea*

