

La conquista delle nevi. Un secolo di sviluppo delle stazioni sciistiche delle Alpi occidentali

di

Claudio Bermond, Università di Torino e Università della Valle d'Aosta

Com'è noto, la conquista delle più alte vette delle Alpi occidentali avvenne tra la fine del secolo XVIII e la metà del secolo successivo: il Monte Bianco nel 1786, il Monte Rosa (Punta Dufour) nel 1855, il Matterhorn nel medesimo anno, il Monviso nel 1861.

Nel secolo XIX fu realizzata anche la conquista delle valli montane di media altitudine da parte dell'alta e media borghesia per lo svolgimento della villeggiatura estiva, soprattutto nelle località collegate con le grandi città dalla ferrovia o dalla tramvia. Si svilupparono centri termali, come St. Vincent, Pré St. Didier e Courmayeur in Valle d'Aosta, St. Gervais e Evian in Savoia. Ma anche località a valenza religiosa, come Torre Pellice, patria del Valdismo, o Oropa nella montagna biellese, ove si venera la celebre Madonna nera. O semplicemente luoghi ameni collegati dalla ferrovia, come Bardonecchia, Oulx, la Valle dell'Arc in Savoia.

Ma è solamente tra fine Ottocento e i primi del Novecento che la diffusione dello sci condusse alla scoperta dell'alta montagna, quell'area che era innevata per almeno sei mesi l'anno, e la inserì nel circuito del turismo.

Gli sci sono degli attrezzi adatti a percorrere delle superfici innevate ed erano noti da molto tempo nei paesi nordici, ove avevano trovato un largo impiego nei mesi invernali. Nell'Europa centro-meridionale, fu un giovane parigino, Henry Duhamel, che scoprì degli sci esposti nello stand che la Norvegia aveva eretto all'Esposizione universale di Parigi del 1878. Comprati i due attrezzi, andò a provarli a Grenoble, salendo con le pelli di foca nell'anfiteatro di Chamrousse. Nel 1896 radunò i suoi compagni di escursione e fondò lo Ski Club di Grenoble. In Italia, il primo utilizzatore fu un ingegnere torinese che acquistò nel 1896 un paio di sci di provenienza svizzera, Adolfo Kind. Li usò nelle valli torinesi nelle località ove arrivavano la tramvia e la ferrovia (Giaveno, Oulx, Bardonecchia). In Valle d'Aosta, gli sci arrivarono qualche anno più tardi, introdotti dalle truppe alpine. Nel 1910 nacque nel capoluogo il primo ski club della valle.

Le prime Olimpiadi invernali si svolsero nel 1924 a Chamonix. In quegli anni, l'interesse per questo nuovo sport si diffuse in tutta l'Italia settentrionale, favorito anche dal governo fascista che vedeva nelle attività sportive promosse dalle organizzazioni del partito una forma di distrazione di massa dagli interessi sociali e politici.

(i) La nascita delle prime stazioni sciistiche nella Francia degli anni '20

I primi centri per gli sport invernali che si formarono in Francia erano localizzati in Alta Savoia, a Chamonix, St. Gervais e Megève. Il loro sviluppo fu favorito dalla presenza

della catena del Monte Bianco, della ferrovia e della vicinanza ad alcune città turistiche svizzere (Ginevra e Losanna).

Centro importante divenne anche Grenoble, nel Delfinato, non lontano dal massiccio des Écrins.

Nel periodo posto a cavallo tra la fine degli anni '30 e l'inizio degli anni '40, tra la conclusione della *Troisième République* e l'affermazione della *France de Vichy*, fu promulgata oltralpe una legislazione a favore dello sviluppo delle stazioni sciistiche alpine, che incoraggiò il decollo di alcuni centri della Savoia quali Val d'Isère, Courchevel, Chamrousse e le Col de Vars.

(ii) Le prime stazioni sciistiche italiane (anni '30 e '40)

Con la diffusione dell'automobile tra i ceti borghesi e la maggior facilità, quindi, a raggiungere le valli montane, iniziò la modernizzazione delle Alpi con l'ampliamento di alcuni centri turistici estivi e la costruzione *ex novo* di stazioni appositamente dedicate agli sport invernali. Le grandi città, ubicate nelle pianure ai piedi delle Alpi e nelle quali si stava diffondendo lo sviluppo industriale, erano collegate alla montagna con treni, autopulmann e automobili.

Nei primi anni '30, Bardonecchia venne lanciata come centro invernale dal podestà Andrea Allamano.

Nel 1931 – 1932, Giovanni Agnelli, uno dei fondatori della Fiat, avviò l'esperienza di una nuova città alpina, Sestriere, posta tra i 2000 e i 2800 metri di quota, con la costruzione di due torri e di due funivie (l'Alpette – Sises e la Banchetta) realizzate da una casa specializzata di Lipsia, la Blaichert. Agnelli, com'è noto, era vicino al governo fascista e da questi fu facilitato nell'acquisto di tutti i terreni che erano situati sul colle del Sestriere. Il prezzo pagato ai contadini proprietari fu molto basso, all'incirca pari ad una lira al metro quadrato.

Nei successivi anni '60, nei quali si ebbe il boom economico e l'arricchimento della media e alta borghesia urbana, vi fu una corsa all'acquisto delle abitazioni di montagna. La Fiat incominciò a vendere ai privati i terreni acquisiti a Sestriere trent'anni prima a dei prezzi 300 – 500 volte superiori – in termini reali – a quelli ai quali li aveva comprati. La stazione alpina divenne, in questo modo, una vera miniera d'oro per il gruppo Fiat, che impiegò gran parte delle plusvalenze realizzate nel finanziare le attività core dell'azienda, quelle automobilistiche, che richiedevano investimenti sempre più cospicui.

Dopo aver creato il grande domaine della Via Lattea negli anni '90, con l'unione degli impianti di sette comuni italiani ed uno francese (Monginevro), Gianni Agnelli, il nipote del fondatore, favorì lo svolgimento della XX Olimpiade invernale nel comprensorio di Sestriere (febbraio 2016). Cinque mesi più tardi, il gruppo Fiat vendette tutte le sue proprietà del Colle ad una cordata di albergatori di Sauze d'Oulx, che recentemente si è collegata al Club Méditerranée, il cui controllo è passato da pochi mesi in mano ad una società finanziaria cinese, la Fonsun. Mentre il modello varato a suo tempo dal senatore Giovanni Agnelli era di tipo fondiario – industriale, il nuovo archetipo che è emerso dopo le Olimpiadi ha essenzialmente una natura finanziaria.

Nel 1934 – 1935 fu lanciata la nuova stazione valdostana di Breuil – Cervinia, che vide contrapposti nell’iniziativa un gruppo finanziario biellese, guidato da Dino Lora Totino, e una cordata milanese, facente capo all’ingegner Gianni Albertini. Nel 1936 costruirono la funivia di Plan Maison e, tre anni più tardi, quella di Plateau Rosa.

Negli anni immediatamente precedenti il secondo conflitto, furono realizzate a Courmayeur due funivie sul Monte Bianco con finalità esclusivamente militari, essendo la montagna posta sul confine tra Italia e Francia, in quel momento paesi nemici. La prima fu la Éentrèves – Mont Fréty e la seconda la Mont Fréty – Rifugio Torino a Punta Helbronner. Per scopi turistici, fu invece realizzato lo skilift Dolonne – Plan Chécrouit.

Le due funivie del Bianco furono poi aperte al pubblico dopo la guerra da Lora Totino, come primo nucleo della più ambiziosa Funivia dei Ghiacciai, che avrebbe attraversato tutto il massiccio da Courmayeur a Chamonix, e che fu portata a termine nel 1958.

(iii) La seconda guerra mondiale, spartiacque tra tenuta e caduta demografica nelle Alpi

Nei decenni che precedettero il conflitto, l’alta montagna – legata alle forme di vita tradizionale della millenaria civiltà alpina – soffrì di un lento spopolamento, mentre si rafforzava nelle basse valli l’industria, che ricevette il suo impulso dai poli del “triangolo industriale”, Torino, Milano e Genova, favorendo l’assorbimento di lavoratori che provenivano dai villaggi di quota o, addirittura, da altre aree del paese. Le imprese industriali valligiane utilizzavano come forza motrice l’energia idraulica e quella idroelettrica, fornita da un complesso di centrali e alimentata dall’acqua proveniente da invasi che diventarono via via parte del paesaggio montano.

Un processo analogo avvenne anche in Francia, ove i centri di sviluppo manifatturiero erano rappresentati – per l’Est del paese – da Lione, Grenoble e Marsiglia.

La guerra sui fronti occidentale, balcanico e russo e le successive deportazioni in Germania decimarono la popolazione maschile della fascia 20 – 40 anni di molte zone delle alte, medie e basse valli. La Divisione Cuneese, che reclutava il proprio personale nella *Provincia Granda*, perse in Russia il 90 per cento degli effettivi; il Battaglione sciatori Monte Cervino, composto in gran parte da alpini valdostani, fu decimato all’80 per cento. La successiva lotta di Liberazione portò alla distruzione, da parte delle truppe nazifasciste, di molti villaggi di alta montagna, dove trovavano talvolta rifugio i partigiani.

Il miracolo economico del Nord-ovest, che si manifestò nel ventennio 1950 – 1970, portò all’abbandono di molte aree montane, con il trasferimento di intere famiglie al fondovalle e nelle città di pianura (Torino, Cuneo, Alba, Pinerolo, Ivrea, Biella), ove l’industria godette di una crescita eccezionale. Una tendenza analoga si ebbe oltralpe nelle aree alpine del Nord-est e del Sud-est.

In controtendenza, incominciò ad assumere una certa rilevanza il turismo alpino invernale ed estivo, favorendo in alcune località la tenuta della popolazione e, talvolta, il ripopolamento degli alti borghi alpini.

(iv) Le stazioni sciistiche di seconda generazione (1950 – 1970)

Il *boom* economico favorì l'incremento dei redditi dell'alta e media borghesia urbana che li impiegò in parte per acquistare “una seconda casa” in montagna o al mare, sia come forma di risparmio sia come motivo di ostentazione.

In quegli anni, si assistette anche ad un grande sviluppo delle infrastrutture viarie, in particolare delle autostrade e dei trafori alpini. L'autostrada A5, che collegava Torino con Aosta, fu terminata nel 1970, mentre il successivo collegamento con Courmayeur fu portato a compimento solo nel 2001. Il tunnel del Monte Bianco fu invece completato nel 1965.

Al di là delle Alpi, l'*Autoroute blanche* A40, che collegava Ginevra con Passy (nei pressi di Chamonix) fu portata a conclusione nel 1976, mentre l'autostrada Chambéry – Albertville A430 fu completata nel 1992 in occasione delle XVI Olimpiadi invernali che si tennero in Savoia.

In questo periodo, i piccoli centri sciistici, che si erano formati prima della guerra, assunsero una notevole importanza. In Italia, crebbero Sestriere, Bardonecchia, Claviere, Sauze d'Oulx, Breuil-Cervinia, Courmayeur, Gressoney. Si svilupparono inoltre La Thuile, Champoluc, Alagna e Macugnaga, questi ultimi ai piedi del Monte Rosa.

In Francia, nelle Alpi prossime a Grenoble, nacquero su iniziativa privata i centri dell'Alpe d'Huez e di Les Deux Alpes.

(v) La terza fase di sviluppo

Negli anni '70, in Francia, furono promossi i famosi “*Plans neige*” per iniziativa della *Commission pour l'aménagement touristique de la montagne*, un ente governativo che si proponeva, da un lato, la valorizzazione delle aree alpine e, dall'altro, la creazione di spazi turistici per lo svago degli abitanti delle grandi città. I *Plans neige* furono poi tradotti nella “*Loi montagne*” del 1985.

L'elaborazione intellettuale e legislativa del periodo condusse alla realizzazione di una dozzina di stazioni di nuova generazione, tecnologiche, integrate, soprattutto in Savoia e Alta Savoia. Sorsero così in pochi anni Tignes, La Plagne, Flaine, Les Menuires, Avoriaz, Les Arcs.

Dopo aver definito *le front de neige*, furono costruiti blocchi di mini-alloggi, sovente pre-fabbricati, paralleli o verticali alle isoipse del luogo, con la separazione delle aree pedonali da quelle dei parcheggi, sovente interrati. Tali mini-alloggi furono in gran parte ceduti in multiproprietà. A monte del villaggio, furono allestite decine e decine di impianti, seggiovie e skilift, talvolta qualche funivia.

Questo modello francese di stazione integrata valicò le montagne e prese piede anche nelle Alpi occidentali italiane, con la costruzione di alcuni complessi a Pila e Cieloalto in Valle d'Aosta, a San Sicario e, più tardi, a Grange Sises in Alta val di Susa. Si diffuse anche nelle Alpi meridionali, in provincia di Cuneo, ove sorsero iniziative analoghe a Prato Nevoso, Artesina, Garessio 2000 e St. Grée di Viola e, subito al di là del confine, a Isola 2000, nell'Alta valle della Tinée.

Si trattò di “nuovi villaggi” che ebbero una certa fortuna al momento della loro costruzione, ma sono oggi in gran parte in decadenza.

(vi) La quarta generazione e l'ampliamento dei comprensori sciistici

Verso una nuova civiltà alpina ? Con la fine del secolo XX, la millenaria cultura della montagna è pervenuta ad una sostanziale conclusione. Si trattava di una civilizzazione fondata su un forte spirito comunitario e di coesione sociale, formatosi nel corso dei secoli dal confronto tra gli abitanti e le enormi difficoltà di vita che si sperimentavano alle alte quote. Si trattava di una vita essenziale, fondata sulla perenne scarsità di beni materiali, ma compensata da un forte sistema di valori umani ed etici.

Tale civiltà non è riuscita a resistere alla concorrenza delle società industriale e postindustriale globalizzata, soprattutto alla dovizia di beni materiali che queste hanno messo a disposizione di tutti gli abitanti.

Nel frattempo, nel primo quindicennio del nuovo secolo, si è manifestata una grande recessione economica, che ha ridotto i redditi delle classi urbane che utilizzavano la montagna per lo svago e lo sport, spingendole a ridurre drasticamente le spese per il tempo libero. La recessione ha incrementato, inoltre, la disoccupazione giovanile che trova origine nel sempre più marcato processo di automazione di tutte le attività produttive e amministrative. Di conseguenza, molti giovani hanno cercato e stanno cercando nella montagna nuove forme di occupazione, ma con stili di vita alquanto differenti da quelli tradizionali del mondo alpino.

Verso un nuovo turismo alpino ? Come si accennava, la recessione economica ha modificato radicalmente i flussi turistici verso le Alpi. E' in costante calo il turismo di permanenza, di villeggiatura, mentre è in graduale crescita un turismo fatto di brevi permanenze (detto del "mordi e fuggi"), con importanti implicazioni per le stazioni di soggiorno alpino. Implicazioni che vanno dal blocco dell'attività edilizia, un tempo dedicata alla costruzione delle seconde case, alla loro rilevante messa in vendita, al loro riutilizzo per impieghi di breve durata.

I mesi di permanenza della neve nelle aree alpine durante l'inverno sono in costante riduzione, così come le nevicate si attestano a quote sempre più alte, rendendo inutilizzabili gli impianti sciistici di media quota.

Inoltre, la pratica dello sci alpino è in declino, a vantaggio dello sci di fondo, dello sci alpinismo, del *free-ride*, delle passeggiate con le racchette da neve.

Tutti questi cambiamenti imporranno agli abitanti della montagna dei rilevanti adattamenti che, opportunamente gestiti, potranno portare ad un riequilibrio del mondo alpino.

(vii) L'importanza di uno studio comparato della storia delle stazioni sciistiche

Per capire meglio l'evoluzione in corso delle località sciistiche valdostane, sarebbe opportuno effettuare una ricerca sulla storia dei suoi comprensori e impianti sciistici, sul modello di quella svolta su Sestriere, nella quale si è applicato il metodo della storia economica e finanziaria.

Questa metodologia permetterebbe di cogliere l'evoluzione degli aspetti urbanistici e territoriali, andando poi alla ricerca delle profonde spinte economiche, finanziarie e tecnologiche che li hanno determinati, collegandole al quadro più generale dello sviluppo

economico della regione e del paese. Si tratterebbe di esaminare tre o quattro casi significativi per la Valle, per poi confrontarli – in una seconda fase – con alcune esperienze analoghe sviluppatesi in Savoia e nella Svizzera meridionale.

Ne emergerebbero sicuramente aspetti molto interessanti e pregnanti che, associati a quelli risultanti da studi economici, sociologici e ambientali sui medesimi luoghi, permetterebbero di interpretare con maggiore profondità i profondi cambiamenti in corso al fine di orientare in modo più consapevole le scelte degli operatori per il futuro.

Riferimenti bibliografici

- Albertini J.-M. (ed.) (2004), *Un siècle d'économie en Savoie 1900-2000*, Montmélian: La Fontaine de Siloé.
- Bermond C. (2014), Sestriere 1930 – 1990. Una “villanova” contemporanea per gli sport invernali, in Bermond C. (ed.), *Una montagna viva. Mondo rurale, industria e turismo nelle Valli pinerolesì nei secoli XVII – XX*, Torino – Perosa Argentina: LAReditore, 199-218.
- Camanni E. (2005), L'alpinismo e lo sci, in Aa. Vv., *Torino e lo sport. Storie, luoghi, immagini*, Torino: Archivio storico della Città di Torino, 13-39.
- Castronovo V. (1988), *Il Piemonte*, Torino: Giulio Einaudi.
- De Rossi A. (2014), *La costruzione delle Alpi. Immagini e scenari del pittoresco alpino (1773 – 1914)*, Roma: Donzelli.
- De Rossi A. (2016), *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917 – 2017)*, Roma: Donzelli.
- Gabert P. (1964), *Turin ville industrielle. Étude de géographie économique et humaine*, Paris: Presses Universitaire de France.
- Gallino L. (2009), *Con i soldi degli altri. Il capitalismo per procura contro l'economia*, Torino: G. Einaudi.
- Guichonnet P. (ed.) (1996), *Nouvelle histoire de la Savoie*, Toulouse: Privat.
- Impérial A. (ed.) (2013), *Solidarité et subsidiarité en Vallée d'Aoste: un symbiose séculaire*, Aoste: Fondazione Comunitaria della Valle d'Aosta – Association Valdôtaine Archives Sonores.
- Janin B. (1991), *Le Val d'Aoste. Tradition et renouveau*, Aosta: Musumeci ed.
- Janin B. (2001), *Amenagement du territoire en Vallée d'Aoste*, Aosta: Musumeci ed.
- Lafrère M. (1960), *Lyon ville industrielle: essai d'une géographie urbaine des techniques et des entreprises*, Paris: Presses Universitaire de France.
- Lorenzetti L. (2010), *Destini periferici. Modernizzazione, risorse e mercati in Ticino, Valtellina e Vallese, 1850 – 1930*, Udine: Editrice Universitaria Udinese.
- Perroux O. (2015), *Histoire de Genève. De la création du canton en 1814 à nos jours*, Genève: Payot.
- Riccarand E. (2015), *La storia della Valle d'Aosta*, St. Christophe (Aosta): Musumeci ed.

Salsa A. (2007), *Il tramonto delle identità tradizionali. Spaesamento e disagio esistenziale nelle Alpi*, Ivrea: Priuli e Verlucca.

Woolf J. S. (1995), *La Valle d'Aosta*, Torino: Giulio Einaudi.