

Percorsi di ricerca

Working papers

Laboratorio di Storia delle Alpi – LabiSAIp

Redazione: V. Giannò, R. Leggero

*I contenuti degli articoli sono di intera responsabilità degli autori.
Essi non possono essere riprodotti senza la loro autorizzazione.*

*Gli articoli sono disponibili on-line all'indirizzo
www.labisalp.arc.usi.ch/it/pubblicazioni/working-papers*

*LabiSAlp, USI-Accademia di architettura, largo Bernasconi 2
CH-6850 Mendrisio
www.labisalp.arc.usi.ch*

Indice

<i>Introduzione</i>	5
Paolo Barcella, <i>Giulio Zavaritt negli anni della modernizzazione bergamasca</i>	7
Marika Congestrì, « <i>La fortuna in usufrutto</i> ». <i>Gli anni della maturità di Giuseppina Negroni Prati Morosini tra fede, carità e impegno cattolico (1870-1909)</i>	17
Daniela Delmenico, <i>Le autorità comunali di fronte alle modifiche territoriali generate dal turismo alpino: il caso di Champéry (Vallese) e di Madesimo (Valchiavenna), 1870-1970</i>	27
Stefania Duvia, <i>Osti-mercanti in un'economia di frontiera (area alpina e subalpina centrale, XV-XVI secolo)</i>	39
Martino Laurenti, <i>Una prospettiva interna sul massacro dei valdesi del Piemonte (1655). Il memoriale del pastore Jean Léger</i>	49
Rolando Fasana, <i>Le mascherate invernali in un paese di emigranti: Schignano Intelvi e il suo Carnevale nei secoli XVIII e XIX</i>	65
Marino Viganò, <i>Archangeli Carevalensis Gestar[vm] Rer[vm] ill[vstrissimi] viri Magni Trivltii</i>	73

Le autorità comunali di fronte alle modifiche territoriali generate dal turismo alpino: il caso di Champéry (Vallese) e di Madesimo (Valchiavenna), 1870-1970

Daniela Delmenico

Introduzione

A seguito della diffusione del fenomeno turistico e del suo impatto sulle realtà alpine, soprattutto a partire dall'inizio del Novecento, le comunità locali hanno messo in atto nuove forme di gestione territoriale, atte a controllarne e a indirizzarne lo sviluppo. Il presente contributo si concentra su una delle possibili piste per lo studio della funzione assunta dalle comunità alpine in quest'ambito, che prende in considerazione uno degli attori chiave della gestione turistica, le autorità comunali, e uno dei suoi aspetti fondamentali, quello territoriale. I Comuni alpini hanno infatti avuto un ruolo molto importante nella gestione del territorio a seguito dello sviluppo turistico, anche se con intensità e con modalità diverse a dipendenza dei contesti e dei periodi¹. Centro dell'analisi saranno dunque da un lato lo studio della la posizione assunta dalle autorità comunali di fronte allo sviluppo del turismo, e dall'altro l'evoluzione del loro ruolo nella regolazione del territorio alpino.

Secondo questo approccio, l'evoluzione turistica di una località può essere studiata quale riflesso di una diversa attitudine delle autorità comunali nei confronti della modernità, ma anche essere analizzata in quanto causa, situandola alla base di un meccanismo che spinge il Comune verso nuove prese di posizione e verso un nuovo indirizzo d'azione. In effetti, nel corso dell'analisi qui di seguito proposta sarà fondamentale cercare di capire come un processo si rifletta nell'altro, e viceversa: come l'evoluzione turistica possa causare delle svolte nell'indirizzo d'attività seguito delle autorità comunali, ma anche come quest'ultimo possa avere conseguenze anche importanti sulla cronologia turistica di una località.

¹ Il ruolo delle autorità comunali diventa infatti sempre più importante a partire dal boom turistico del secondo dopoguerra, come accennato in P. Préau, *L'intervention des communes dans l'aménagement touristique de la montagne*, in «Revue de géographie alpine», n.68/1, 1980, p.63.

È quanto studiato, tra gli altri, in alcuni lavori di Géraldine Sauthier che, dopo aver descritto e suddiviso cronologicamente lo sviluppo turistico di tre località svizzere (Finhaut², Montreux³ e Zermatt⁴), cerca di identificare i principali punti di inflessione che costituiscono l'ossatura di tale cronologia. A partire dall'analisi di questi momenti, la studiosa ricostruisce i processi che hanno condizionato queste diverse fasi dell'evoluzione turistica, analizzando il ruolo avuto da vari attori, tra i quali le autorità comunali, che hanno una funzione di primo piano in questo processo⁵. La metodologia proposta da Sauthier, e in particolare alcuni spunti di riflessione offerti dalla *démarche* di confronto atta a mettere in luce le divergenze esistenti tra la periodizzazione dello sviluppo turistico delle località alpine e quella basata sul ruolo delle autorità comunali nell'ambito della gestione turistica del territorio, saranno adattati e utilizzati nel corso dello studio qui di seguito esposto.

L'analisi permetterà infine di svolgere un confronto tra le due località studiate, per metterne in luce i punti di contrasto ma anche le convergenze. Champéry e Madesimo mostrano infatti, a una prima analisi dell'evoluzione del turismo, una cronologia abbastanza simile e suddivisibile in tre periodi. Un primo momento di sviluppo dopo la seconda metà dell'Ottocento, caratterizzato da un turismo estivo ed elitario; un lungo periodo di crisi turistica, causato dalle due guerre mondiali e dalla crisi economica degli anni Trenta, intercalato però da alcune importanti realizzazioni; e una ripresa nel Secondo dopoguerra, sostenuta dal successo degli sport invernali e dal boom del settore immobiliare. Scopo dello studio sarà in questo senso quello di mostrare come, a questa periodizzazione piuttosto simile, non corrisponda in effetti uno stesso ruolo assunto dalle autorità comunali e una stessa suddivisione temporale per quanto riguarda l'indirizzo di gestione turistica del territorio seguito dal Comune.

La fonte privilegiata per avvicinarsi allo studio della posizione assunta dalle autorità comunali di fronte all'evoluzione del turismo e alle trasformazioni territoriali a essa correlate, così come quella più adatta per analizzare il loro ruolo nell'indirizzarla è chiaramente rappresentata dai verbali delle sedute dei Consigli comunali. Si tratta di fonti che riportano infatti tutte le decisioni prese dalle autorità comunali in questo ambito, e che spesso permettono di ricostruire le discussioni alla base delle prese di posizione ufficiali, e di analizzare così le motivazioni all'origine dell'indirizzo di sviluppo perseguito da questa tipologia di attori. L'analisi svolta sarà imperniata principalmente sullo studio delle decisioni prese dal Consiglio municipale di Champéry e dal Consiglio comunale di Madesimo, organi preposti, tra le altre cose, a occuparsi delle questioni legate alla gestione del territorio, anche in relazione allo sviluppo turistico. In entrambi i casi, l'indagine si svolgerà mediante

² G. Sauthier, D. Guex, J. Roy, *La trajectoire historique du développement touristique de Finhaut entre 1860 et 2010*, Working Paper, Institute universitaire Kurt Bösch (IUKB), 2012.

³ D. Guex, J. Roy, G. Sauthier, *La trajectoire historique du développement touristique de Montreux entre 1850 et 2010*, Working Paper, Institute universitaire Kurt Bösch (IUKB), 2012.

⁴ J. Roy, D. Guex, G. Sauthier, *La trajectoire historique du développement touristique de Zermatt entre 1850 et 2010*, Working Paper, Institute universitaire Kurt Bösch (IUKB), 2012.

⁵ Il ruolo avuto dalle autorità comunali è spiegato dalla studiosa attraverso l'analisi di quello che viene chiamato *Régime Politique*, che comprende da un lato la capacità di governare e realizzare un progetto di sviluppo condiviso, e dall'altro l'uso di risorse come il suolo, il paesaggio e le infrastrutture turistiche ed è spiegato in G. Sauthier, *Evolution du Régime Politique local à Finhaut entre 1860 et 2010*, Working Paper, Institute universitaire Kurt Bösch (IUKB), dicembre 2013, p.11.

l'esame dei verbali redatti nel corso delle riunioni di questi organismi, documenti che sono conservati nei rispettivi archivi comunali⁶.

Le scelte delle autorità di Champéry nell'*aménagement* turistico della località

A Champéry, la prima decisione presa dalle autorità comunali in ambito esplicitamente turistico risale al 1904 e riguarda il permesso accordato alla *Société de tennis* per la costruzione dei campi da tennis⁷. A questa decisione, negli anni precedenti alla Prima guerra mondiale ne seguono altre, in maniera perlopiù sporadica, che testimoniano la costante volontà, dimostrata dalle autorità comunali di allora, di sostenere e agevolare un'industria in piena espansione. Nel 1910 per esempio il Comune decide l'apertura al traffico automobilistico della strada tra Champéry e Monthey, giustificando tale decisione proprio con il desiderio di favorire lo sviluppo turistico⁸. In questi anni, nonostante la tematica turistica emerga sempre più frequentemente nei resoconti delle sedute del *Conseil*, la maggior parte delle discussioni riguarda ancora temi quali l'agricoltura e l'allevamento, che, perlomeno fino al Primo dopoguerra, sono i settori dominanti nell'economia del villaggio. Il turismo inoltre non ha ancora dimensioni tali da plasmare e influenzare in maniera evidente la realtà socio-economica e territoriale di Champéry, e non rappresenta quindi un tema che può preoccupare le autorità, che non sembrano vedere particolari necessità di intervento.

Dopo questi primi anni caratterizzati da azioni sporadiche, indirizzate soprattutto a sostenere l'attività turistica, l'argomento, nel corso della Grande guerra, passa perlopiù in secondo piano, soppiantato dalle esigenze ben più pressanti di un momento di crisi quale il periodo 1914-1918. Un solo accenno diretto è fatto dalle autorità alla tematica turistica, sollecitato dalla richiesta per la costruzione di una stazione di cura per la tubercolosi, nel 1917⁹. In questo caso il Comune risponde negativamente, confidando nella ripresa turistica del dopoguerra e sostenendo di voler puntare su un turismo sportivo e di villeggiatura, di non voler fare del villaggio una stazione di cura. Le autorità mostrano in questo modo di voler non solo promuovere ma anche controllare l'indirizzo di sviluppo turistico della località. Nell'immediato dopoguerra e nel corso degli anni Venti il sostegno al turismo prosegue soprattutto sotto forma di aiuti finanziari destinati, attraverso l'accoglimento della richiesta di riduzione delle imposte, agli alberghi in difficoltà. In generale, perlomeno fino agli anni Trenta, l'intervento delle autorità comunali in ambito turistico e territoriale è occasionale e soprattutto indiretto: il Comune, quando vengono inoltrate richieste inerenti al turismo, mostra il suo appoggio, a meno che, come abbiamo accennato, queste non siano in contrasto con l'indirizzo di sviluppo che le autorità intendono dare alla località. Fino agli anni Trenta del Novecento però, il Comune non sembra prendere iniziative dirette in ambito turistico e nemmeno avere un ruolo di primo piano nell'evoluzione della stazione.

Questa posizione subisce una svolta importante in concomitanza con le discussioni relative alla costruzione della teleferica Champéry-Planachaux. Nei verbali del *Conseil* infatti, proprio a partire dal

⁶ Nel caso di Madesimo è da segnalare una lacuna nella conservazione dei documenti tra il 1915 e il 1921.

⁷ Archive Communal Champéry (ACC), *Procès-verbaux Conseil municipal (PV CM)*, 5.11.1904.

⁸ ACC, *PV CM*, 4.6.1910.

⁹ ACC, *PV CM*, 13.4.1917.

1939, la tematica turistica si fa progressivamente sempre più presente, tanto da monopolizzare quasi, in poco tempo, il lavoro delle autorità comunali¹⁰. Da questo momento, la loro funzione si concentra infatti sulla crescita del turismo invernale, verso il quale, insieme ai promotori turistici, il Comune sembra aver deciso di voler puntare, e le autorità sono quindi maggiormente implicate nella sua gestione. È proprio l'orientamento verso un'organizzazione turistica che punta sugli sport invernali a richiedere un impegno sempre maggiore, poiché necessita di importanti investimenti, sia in ambito economico che spaziale. Il coinvolgimento delle autorità è però, in questo caso, reso necessario anche dal periodo di crisi internazionale che il turismo sta vivendo, destinato, a causa dello scoppio della Seconda guerra mondiale a durare ancora per diversi anni. Il sostegno allo sviluppo dello sci è evidente soprattutto perché le autorità accettano di farsi garanti e intermediari di un prestito piuttosto ingente concesso dalla banca e destinato a sostenere la teleferica. Tutto ciò mostra inoltre come le autorità comunali abbiano una visione dell'evoluzione turistica sul lungo periodo e investano durante il conflitto in vista della ripresa del dopoguerra. Non a caso un articolo apparso in occasione dell'inaugurazione della teleferica, loda «le courage et la persévérance» e «l'obstination»¹¹ dei promotori della realizzazione ma anche delle autorità Comunali, che ne hanno permesso la sopravvivenza. I frequenti interventi delle autorità a sostegno della teleferica mostrano inoltre come queste desiderino che il turismo resti sotto il controllo di promotori locali e che non sia trasferito nelle mani di investitori stranieri, che avrebbero potuto acquistarla in caso di fallimento.

Dal 1945, a impegnare le autorità è l'elaborazione di un piano di risanamento finanziario per la Téléferique SA¹². Il sostegno da parte del Comune all'industria turistica è dunque costante, ma non incondizionato. In un caso infatti, vista l'insistenza della Téléferique SA, che sollecita il Comune affinché trovi una soluzione al problema della mancanza di fondi, le autorità sembrano voler mettere dei limiti alle sovvenzioni, con l'intento di tutelare la popolazione del villaggio, sostenendo che «le rôle de l'administration étant de défendre les intérêts de tous les contribuables, il semble bien que ce n'est pas à elle d'entreprendre des démarches pour un assainissement qui exigera d'elle un gros sacrifice financier»¹³. Come spiega Eggs infatti, uno degli elementi che ha caratterizzato il successo turistico del villaggio di Champéry è stata proprio la capacità dei suoi governanti di aver risposto ai bisogni del turismo senza però eccedere rispetto alla disponibilità finanziaria del Comune¹⁴. Dopo un periodo di relativa calma per quanto riguarda l'implicazione delle autorità in ambito territoriale e turistico, rappresentato dagli anni Cinquanta, a partire dall'inizio del 1960 la tematica viene affrontata con sempre maggiore frequenza. Si tratta infatti del periodo del boom dello sci e delle costruzioni, nel corso del quale il turismo diventa definitivamente il settore principale dell'economia di Champéry. La sua crescente influenza richiede una sempre maggiore presenza delle autorità nelle decisioni riguardanti la gestione turistica del territorio, in relazione soprattutto alla realizzazione di

¹⁰ ACC, PV CM, 30.9.1939; ACC, PV CM, ACC, PV CM, 9.6.1941; ACC, PV CM, 7.2.1942; ACC, PV CM, 25.7.1942; ACC, PV CM, 24.10.1942; ACC, PV CM, 28.11.1942; ACC, PV CM, 22.1.1944.

¹¹ *Le Confédéré du Valais*, 26.12.1939.

¹² ACC, PV CM, 4.1.1946; ACC, PV CM, 2.3.1946; ACC, PV CM, 9.3.1946; ACC, PV CM, 23.3.1946.

¹³ ACC, PV CM, 26.1.1946.

¹⁴ M. Eggs, *Le tourisme dans le Val d'Illeze: de la réussite de Champéry à l'échec de Champoussin*, s.l, 1985, p.64.

nuovi impianti di risalita¹⁵; e una crescente collaborazione a livello regionale¹⁶. Le trasformazioni causate dal boom turistico degli anni Sessanta condurranno le autorità all'elaborazione di un *plan d'aménagement*¹⁷, giustificato proprio dalla volontà di controllare e indirizzare le trasformazioni turistiche del territorio. Negli anni Sessanta il Comune interviene dunque da un lato sostenendo e favorendo lo sviluppo turistico e le modifiche al paesaggio che esso comporta; dall'altro anche cercando di dotarsi dei mezzi necessari per dirigere tale evoluzione.

Per quanto riguarda il ruolo avuto e l'indirizzo seguito dalle autorità comunali di Champéry nell'ambito della gestione turistica e territoriale, emerge con chiarezza come la periodizzazione elaborata sulla base dell'evoluzione dell'offerta e della domanda turistica, che schematicamente si suddivide in tre periodi (1870-1914, 1914-1945 e 1945-1970) non possa, in base ai nuovi parametri esaminati, essere considerata valida. In qualche modo quindi, l'indirizzo seguito dalle autorità nella gestione turistica del territorio di Champéry non rispecchia quello bastato su una lettura più superficiale dell'evoluzione turistica della località.

Appare quindi piuttosto evidente come la cronologia che ripercorre l'indirizzo seguito dalle autorità comunali nella gestione turistica e territoriale e il loro ruolo in quest'ambito, possa essere suddivisa in tre tappe ben distinte. Questa periodizzazione presenta infatti tre principali punti di inflessione¹⁸ che descrivono la traiettoria di Champéry in rapporto al ruolo giocato dalle autorità in ambito turistico e territoriale. Questi punti rappresentano il passaggio da una fase all'altra della periodizzazione e permettono di mettere in parallelo la cronologia "standard" con quella relativa al ruolo del Comune¹⁹. Un primo momento va dal 1904, anno in cui le autorità, secondo quanto contenuto nei verbali conservati presso l'archivio comunale, cominciano ad occuparsi della tematica, fino alla seconda metà degli anni Trenta. La prima differenza rispetto alla "periodizzazione standard" riguarda proprio la data di partenza: convenzionalmente infatti si fa iniziare il percorso turistico di Champéry attorno al 1857, a seguito della costruzione del Grand Hotel de la Dent du Midi. Dall'analisi appena svolta sembra però che il turismo diventi una questione che impegna le autorità comunali, ben più tardi, quando rappresenta ormai un'industria ben impiantata sul territorio comunale. Non a caso l'inizio del Novecento è uno dei momenti di più intenso sviluppo turistico (escludendo naturalmente il boom degli anni Sessanta) e la costruzione di nuovi alberghi e di infrastrutture destinate ai turisti fa sì che le autorità comincino a occuparsi della questione, sebbene questa non sia ancora preponderante. La diversa data di inizio delle due periodizzazioni rappresenta un indizio della modalità di sviluppo turistico di Champéry, che è, perlomeno per questi primi anni, progressivo e non improvviso e repentino. Infine, il fatto che il primo intervento concreto risalga al 1904 permette di supporre che il Comune non abbia avuto una grande influenza sulle prime fasi

¹⁵ ACC, PV CM, 1.2.1962; ACC, PV CM, 7.3.1962; ACC, PV CM, 31.8.1962; ACC, PV CM, 19.10.1962. La domanda per la realizzazione di questi impianti di risalita è sottoposta al Comune da società locali, come nel caso della teleferica Champéry-Planachaux.

¹⁶ ACC, PV CM, 1.4.1963; ACC, PV CM, 28.1.1966; ACC, PV CM, 7.1.1967.

¹⁷ ACC, PV CM, 26.2.1969; ACC, PV CM, 11.6.1969; ACC, PV CM, 7.7.1969.

¹⁸ Sauthier, *Evolution du Régime Politique local à Finhaut*, cit., p.10.

¹⁹ G. Sauthier, *Evolution du Régime Politique local à Montreux entre 1850 et 2010, Working Paper*, Institute universitaire Kurt Bösch (IUKB), 2013, p.181-182.

dello sviluppo turistico²⁰, verificatesi soprattutto grazie all'azione di imprenditori originari di Champéry²¹. Ciò che si è potuto inoltre notare è come l'azione del Comune sia, in questo primo periodo, soprattutto di tipo reattivo, mentre assumerà un carattere maggiormente proattivo soprattutto a partire dalla fine degli anni Trenta.

La periodizzazione basata sulla domanda e sull'offerta prevedeva una prima cesura all'inizio della Prima guerra mondiale, che era considerata l'avvio di un lungo periodo di crisi. L'analisi ha invece mostrato come la guerra non abbia rappresentato un momento di grande cambiamento nella funzione svolta dalle autorità comunali, che continuano ad avere un ruolo sporadico e limitato, anche se già piuttosto ben delineato, in ambito turistico. Questa tendenza si protrae poi, senza troppe differenze, fino alla seconda metà degli anni Trenta, che segnano la conclusione di questo primo periodo. Come nel caso della Prima guerra mondiale, la posizione assunta dalle autorità comunali di Champéry in ambito turistico e territoriale non sembra dunque risentire della crisi degli anni Trenta. Tra il 1904 e il 1939 quindi, il ruolo delle autorità in ambito turistico non è molto ampio, ed è sottomesso a richieste provenienti dai promotori turistici o da membri della comunità di Champéry. Il Comune, pur non essendo un attore di primo piano nello sviluppo turistico della località, lo sostiene mediante decisioni a esso favorevoli e con aiuti finanziari, cercando inoltre di indirizzarlo.

Come detto, il 1939 costituisce invece una svolta piuttosto importante per quanto riguarda la posizione delle autorità nello sviluppo turistico. Il Comune è infatti chiamato a sostenere, in maniera diretta e con ingenti contributi, la Società Anonima della teleferica Champéry-Planachaux, che si trova in gravi difficoltà. In questo senso, la svolta, oltre che relativa all'impegno concreto, è anche mentale: il Comune investe tempo e denaro, in un momento di crisi internazionale, convinto delle potenzialità della stazione e del suo sviluppo futuro. Questa tematica monopolizzerà per quasi un decennio l'attenzione delle autorità, causando frequenti discussioni e non poche tensioni. I problemi relativi alla teleferica si protrarranno anche nel dopoguerra, momento in cui verrà realizzato un piano di riorganizzazione finanziaria. Il ruolo delle autorità comunali di Champéry è stato dunque fondamentale per questo mutamento di indirizzo rivolto al turismo invernale e soprattutto sciistico. Questa seconda fase copre infine anche il decennio 1950, che rappresenta un momento in cui le autorità sembrano essere poco sollecitate e poco attive per quanto riguarda il loro impegno turistico, in parte anche a causa degli investimenti del decennio precedente. Come affermato quindi, il periodo 1939-1959 è caratterizzato dalla predominanza quasi assoluta della questione della teleferica nelle preoccupazioni, e negli investimenti, delle autorità, e mostra come una prima svolta, in direzione del turismo invernale e verso un maggiore coinvolgimento in ambito turistico, non si sia verificata con la fine della guerra²², ma sia avvenuta precedentemente, e come questa sia stata resa possibile proprio grazie all'azione del Comune.

²⁰ Si vedano a questo proposito: Sauthier, *Evolution du Régime Politique local à Montreux*, cit., p.181; Sauthier, *Evolution du Régime Politique local à Finhaut*, cit., p.175; G. Sauthier, *Evolution du Régime Politique local à Zermatt entre 1850 et 2010, Working Paper*, Institute universitaire Kurt Bösch (IUKB), 2014, p.164.

²¹ Eggs, *Le tourisme dans le Val d'Illeaz: de la réussite de Champéry à l'échec de Champoussin*, cit., pp.57-58; Olsommer, *Champéry 1857-1957*, cit., p.7.

²² Come invece avvenuto in molte altre località alpine, tra cui anche Madesimo. Si veda F. Cordonier, *Chandolin dans le Val d'Anniviers entre tradition et modernité, 1880-1980*, Mémoire, Université de Fribourg, 1997, p.112.

La terza e ultima fase ha inizio con il 1960 che segna, ben più del 1945 la definitiva svolta verso il turismo invernale di massa, e si caratterizza per una maggiore implicazione delle autorità comunali in ambito turistico, dovuta in parte alle necessità concrete del turismo invernale, soprattutto a livello finanziario e territoriale²³; in parte a una maggiore consapevolezza del ruolo giocato dal settore nell'economia della località. La posizione delle autorità nella gestione turistica del territorio è dunque, per il periodo successivo al 1960, attiva e diretta, sia per quanto riguarda il sostegno e la partecipazione a decisioni importanti, come la realizzazione degli impianti di risalita, sia nella gestione effettiva dello sviluppo territoriale, che culminerà con la realizzazione del *plan d'aménagement* nel 1969. L'effettiva ripresa, per quanto riguarda l'implicazione delle autorità nell'ambito della gestione turistica del territorio, non avviene dunque in concomitanza con il rilancio turistico dell'immediato dopoguerra, ma una quindicina di anni più tardi, quando lo sviluppo degli sport invernali e delle costruzioni è al suo apice.

Il ruolo del Comune di Madesimo nella gestione turistica del territorio

Sebbene a Madesimo il turismo muova i suoi primi timidi passi già sul finire dell'Ottocento, non sembra essere, alla lettura dei verbali conservati per il periodo 1873-1914, una preoccupazione delle autorità. Ciò che si può innanzitutto constatare è che l'avvio del turismo si sia svolto, come per Champéry, indipendentemente dal diretto intervento delle autorità comunali. Ricordiamo che queste ultime non rappresentano unicamente la frazione di Madesimo, ma tutto il comune di Isolato (denominato Madesimo solo dal 1983).

Nel 1933 il Comune chiede alla Prefettura di Sondrio e al Ministero dell'Interno che Madesimo sia riconosciuta quale stazione di soggiorno e turismo dalle autorità statali: è un segno evidente del fatto che i membri del Consiglio e della Giunta siano consci dell'importanza che il turismo riveste per la località, tanto da rappresentarne ormai la principale attività economica. Fino alla fine della Seconda guerra mondiale però, nonostante l'impegno profuso affinché la richiesta di riconoscimento fosse accolta, cosa che avverrà prima nel 1941 e poi definitivamente nel 1953, non vi sono, all'interno dei verbali, particolari riferimenti all'industria turistica o a realizzazioni a essa legate. Si presume quindi che, perlomeno fino al Secondo dopoguerra, lo sviluppo turistico, ancora poco incisivo sia da un punto di vista socio-economico sia per quanto riguarda la sua influenza sul territorio, non sia tale da richiedere l'intervento delle autorità.

L'immediato secondo dopoguerra, che porta con sé gli strascichi di una crisi economica avviata anni prima, non rappresenta per Madesimo e per le sue autorità un vero momento di svolta: queste ultime si limitano infatti, in ambito turistico, a versare contributi a società turistiche e sportive attive nella località, per l'organizzazione di eventi. Sebbene sia innegabile che le autorità comunali siano consapevoli dell'«evidente interesse generale»²⁴ di tali iniziative e siano consapevoli del peso che l'industria turistica riveste nel processo di sviluppo della località, il momento non è ancora propizio, né per il

²³ Préau, *L'intervention des communes*, cit., p.74.

²⁴ La breve citazione qui proposta è tratta da Archivio Comunale Madesimo (ACM), *Del. CC*, cart.14, fasc.1, 2.4.1952, ma il concetto è ripetuto e ripreso in numerosi altri verbali relativi a tali versamenti.

Comune, né per i promotori privati, per interventi di maggior peso che possano indirizzare definitivamente l'evoluzione territoriale e turistica di Madesimo.

I primi indizi di cambiamento si verificano attorno alla metà degli anni Cinquanta, periodo in cui comincia a delinearsi un ruolo più attivo e una maggiore presenza delle autorità locali nell'ambito della gestione turistica del territorio. Nel 1953 il Comune interviene direttamente nel dibattito turistico, sollecitando, presso l'ufficio del prefetto di Sondrio e quello del direttore dell'Ispettorato compartimentale per la motorizzazione civile, l'approvazione del progetto di una società di Milano per la realizzazione di una seggiovia²⁵. Nel corso del decennio, vari interventi mostrano inoltre come il Comune sembri voler prendere in mano il destino turistico, economico e territoriale della località. Le autorità si impegnano così in prima persona, tra il 1953 e il 1960, per la realizzazione di infrastrutture di trasporto più efficienti, come un collegamento ferroviario con Milano²⁶ e il traforo dello Spluga²⁷, attraverso un'azione di tipo politico ma anche finanziario²⁸; e intervengono in maniera diretta anche sul territorio comunale, con la sistemazione delle strade e delle piazze, con il chiaro intento di rendere la località più attrattiva per i turisti²⁹; l'acquisto di un terreno demaniale per la creazione di nuovi parcheggi, resa necessaria a causa del boom turistico di quegli stessi anni³⁰; e infine con la realizzazione, nel 1956, di un primo piano regolatore edilizio³¹. Quest'ultimo, che si dice essere pensato principalmente per la frazione di Madesimo e solo in un secondo momento esteso alle altre località del comune, ha il chiaro scopo di gestire e indirizzare lo sviluppo delle costruzioni turistiche, sempre più presenti a partire dalla fine degli anni Cinquanta. Infatti, sia nella relazione che accompagna la prima versione del 1953 che in quella del 1955, si legge che «l'ordine di un piano regolatore è stato dettato da questo centro sportivo invernale (la frazione di Madesimo) che per varie ragioni sta facendo convogliare una vasta corrente di sportivi e di turisti in Valle Spluga» e che «il repentino sviluppo edilizio del villaggio di Madesimo dovuto a cause varie, ha suggerito più volte, nel corso dei due ultimi decenni, la necessità di un piano regolatore che riuscisse a vincolare in certo qual modo le più esuberanti iniziative costruttive. E ciò per non precludere le vie delle più armoniche evoluzioni avvenire»³². Il Comune dunque, nel decennio 1950, sembra volersi impegnare personalmente per dare un orientamento all'evoluzione turistica e territoriale della località e per favorirne la crescita. Nonostante il turismo stesse diventando rapidamente il traino dell'economia comunale, non sembra che la repentinità di tale sviluppo, né le sue conseguenze sul territorio, preoccupassero le autorità, i cui interventi, in questo periodo, sono quasi tutti volti alla sua promozione.

Un cambiamento importante nel ruolo assunto dalle autorità comunali nell'ambito della gestione turistica del territorio di Madesimo sembra verificarsi a partire dagli anni Sessanta del Novecento. Al

²⁵ ACM, cart.21, fasc.2, 1953, «Lettera del Sindaco di Isolato al prefetto di Sondrio e all'Ispettorato compartimentale per la motorizzazione civile».

²⁶ ACM, cart.39, fasc.1, «Istituzione servizio auto-ferroviario pomeridiano Madesimo-Colico», 12.10.1957.

²⁷ ACM, *Del. CC*, cart.34, fasc.2, 27.3.1956; ACM, *Del. CC*, cart.41, fasc.1, 22.1.1958.

²⁸ In questo senso, il comune concede, nel 1958, un contributo di 10000 Lire al Comitato per il traforo dello Spluga, ACM, *Del. CC*, cart.41, fasc.1, 22.1.1958.

²⁹ ACM, *Del. Giunta*, cart.38, fasc.1, 27.8.1957.

³⁰ ACM, *Del. CC*, cart.48, fasc.1, 20.12.1960.

³¹ ACM, *Del. CC*, cart.34, fasc.2, 30.3.1956.

³² ACM, cart.31, fasc.1, «Relazione allegata allo studio del piano regolatore di Madesimo», 1955, pp.1-2.

Comune in questi anni vengono sottoposte, da parte di società esterne alla località, diverse domande di concessione per la realizzazione e l'esercizio di impianti di risalita destinati allo sci³³. Si tratta, come abbiamo visto, del momento di maggior sviluppo del turismo invernale e delle costruzioni per Madesimo, ma anche del momento in cui questa crescita sembra sfuggire al controllo dei locali e delle autorità comunali, che mostrano una certa difficoltà nel gestirlo³⁴. In questa realtà di grande sviluppo ma di scarso potere di intervento da parte del Comune si inserisce quindi il ruolo delle società milanesi³⁵, che diventano il motore dello sviluppo turistico della località. È soprattutto in questo terzo periodo che la traiettoria turistica di Madesimo si avvicina maggiormente a quella descritta da Battilani per le stazioni a sviluppo esogeno, che sono caratterizzate da grandi investimenti e dalla funzione fondamentale assunta da imprenditori esterni³⁶. In questa fase, il ruolo delle autorità comunali, seppur non attive in prima persona, è comunque fondamentale. La Giunta e il Consiglio sembrano infatti, con le loro decisioni, voler costantemente sostenere lo sviluppo degli sport invernali attraverso la continua approvazione dei progetti di impianti di risalita. L'appoggio alla costruzione di infrastrutture turistiche è un chiaro segno dell'importanza data al turismo, ma può prendere varie direzioni, quella di un controllo diretto da parte delle autorità, quella della progettazione e della promozione da parte del Comune, o, come in questo caso, la semplice approvazione di progetti provenienti dall'esterno³⁷. Il sostegno allo sci è evidente anche nelle discussioni relative all'applicazione del secondo piano regolatore della località, che data del 1969³⁸: il turismo sportivo invernale è per le autorità una priorità quasi assoluta, anche quando si prendono decisioni che avranno ripercussioni importanti e a lungo termine sull'evoluzione territoriale della stazione. Questo è reso evidente non solamente dall'approvazione dei numerosi progetti per la costruzione di funivie e seggiovie e di quelli relativi all'ampliamento degli alberghi³⁹, sempre motivate dalla necessità di potenziare l'offerta turistica, ma anche dalle risposte date ai cittadini a proposito del contenuto nel nuovo piano regolatore. Quest'ultimo sembra essere infatti pensato e realizzato quasi esclusivamente in funzione dello sci: le richieste di modifiche da apportare al piano regolatore vengono infatti accolte quando contribuiscono allo sviluppo turistico della località, con assoluta priorità per quello sciistico perfino su quello residenziale. L'incremento delle zone edificabili è invece accettato dalle autorità solamente quando questo non contrasta con la creazione di piste da sci e impianti di risalita.

Anche nel caso di Madesimo si possono individuare alcune divergenze piuttosto evidenti tra la periodizzazione della domanda e dell'offerta turistica e quella basata sul ruolo del Comune. Anche in

³³ ACM, *Del. CC*, cart.51, fasc.1, 15.2.1961; ACM, *Del. CC*, cart.51, fasc.1, 15.3.1961; ACM, *Del. CC*, cart.51, fasc.1, 1.5.1961; ACM, *Del. CC*, cart.51, fasc.1, 22.12.1961; ACM, *Del. CC*, cart.88, fasc.2, 27.9.1962; ACM, *Del. CC*, cart.88, fasc.2, 17.12.1962; ACM, *Del. Giunta*, cart.88, fasc.2, 8.6.1964.

³⁴ Pacozzi, *L'aménagement d'une offre touristique par un village de montagne: L'exemple de Vercorir*, cit., p.94.

³⁵ Soprattutto la Società ski lift internazionali e la Società Immobiliare Funivie Vallespluga (IM.FU.VA.)

³⁶ P. Battilani, *Una lettura storica dei modelli di sviluppo turistico*, in A. Leonardi, H. Heiss (a cura di), *Tourismus und Entwicklung im Alpenraum – Turismo e sviluppo in area alpina*, Innsbruck, Wien, München, Bozen, 2003, p.115.

³⁷ F. Chiesi, *L'histoire du tourisme à Salvan d'après les protocoles communaux entre 1905 et 1921*, in G. Bender (a cura di), *Tourisme & vacances: une machine qui change le monde et le regard (Vallées d'Entremont, du Trient et Fully – 1700-2000)*, Sembrancher, 2007, pp.169-170.

³⁸ ACM, *Del. CC*, 17.5.1969; ACM, *Del. CC*, 24.5.1969; ACM, *Del. CC*, 28.10.1969.

³⁹ ACM, *Del. Giunta*, cart.88, fasc.2, 23.3.1964; ACM, *Del. Giunta*, cart.88, fasc.2, 12.4.1967; ACM, *Del. Giunta*, cart.88, fasc.2, 14.11.1966.

questo caso emerge infatti abbastanza chiaramente come la periodizzazione “classica” del turismo alpino non sia adatta a descrivere le diverse fasi dell’evoluzione del ruolo avuto dalle autorità di Madesimo nella gestione turistica del territorio.

Innanzitutto, esattamente come avviene per Champéry, gli inizi del turismo non sembrano essere accompagnati da una particolare attenzione da parte delle autorità comunali. Ciò è correlato ad alcune caratteristiche dei primi anni dello sviluppo turistico di Madesimo, che, oltre ad essere esclusivamente estivo è piuttosto lento, e che soprattutto non è fonte di cambiamenti particolarmente evidenti nell’aspetto e nell’organizzazione del luogo. Almeno fino alla fine degli anni ’40 poi, gli interventi del Comune in questo settore sono perlopiù sporadici e indiretti. Il periodo che va dalla fine dell’Ottocento fino alla fine degli anni Cinquanta è dunque rappresentato prima da una scarsa implicazione delle autorità nella gestione dello sviluppo turistico e territoriale, causata anche dal clima di crisi degli anni Trenta, e poi dall’effettivo e totale abbandono della tematica, dovuto alla situazione provocata dallo scoppio della Seconda guerra mondiale.

Un primo punto d’inflexione nella posizione assunta dalle autorità nella gestione turistica del territorio si situa all’inizio degli anni Cinquanta, proprio in concomitanza con la ripresa economica e turistica del Secondo dopoguerra⁴⁰. Da questo momento in poi sembra infatti che le autorità tentino di controllare e organizzare i mutamenti territoriali e le innovazioni turistiche, occupandosene, in parte, in maniera più diretta e concreta, con accorgimenti che riguardano l’*aménagement* del territorio comunale e il suo collegamento con i principali o potenziali bacini di turisti. Dall’inizio degli anni Cinquanta fino alla fine del decennio dunque il ruolo delle autorità si modifica, facendosi più intraprendente.

Un terzo e ultimo periodo va infine individuato a partire dagli anni Sessanta, in cui al mutare del contesto turistico fa da riflesso un diverso modo di affrontarlo da parte delle autorità⁴¹. L’enorme sviluppo del settore turistico e di quello edilizio sembra infatti indebolire il ruolo del Comune, come pure quello degli imprenditori endogeni, che ne perdono in parte il controllo, favorendo l’inserimento di società esterne che hanno invece i mezzi, finanziari ma anche tecnologici e organizzativi, necessari per definire e indirizzare la crescita della stazione e il suo definitivo orientamento verso un turismo quasi totalmente legato alla pratica sciistica. Il momento di boom turistico degli anni Sessanta non coincide quindi, nel caso di Madesimo, con la svolta verso un ruolo più attivo da parte delle autorità, anche se l’indirizzo turistico impresso dalle società esterne è pienamente condiviso dal Comune, che lo favorisce secondo i mezzi in suo potere. Anche quando le autorità agiscono in prima persona per indirizzare lo sviluppo della località, come nel caso della stesura del piano regolatore nel 1969, le loro motivazioni sembrano essere esclusivamente legate allo sviluppo dello sci. Questa posizione avrà ripercussioni importanti sullo sviluppo territoriale della stazione. Come rilevato da Bartaletti infatti, Madesimo, a causa del “massiccio sviluppo urbanistico del dopoguerra e le scarse testimonianze architettoniche dei nuclei abitativi originari, somiglia per molti aspetti a una stazione della seconda generazione, sorta cioè dal nulla e senza alcuna pianificazione”⁴².

⁴⁰ *La provincia di Sondrio in cifre*, Sondrio: Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura, 1969.

⁴¹ Chiesi, *L’histoire du tourisme à Salvan d’après les protocoles communaux entre 1905 et 1921*, cit., pp.184.

⁴² F. Bartaletti, *Le grandi stazioni turistiche nello sviluppo delle Alpi Italiane*, Bologna, 1994, p.112.

Un confronto tra le due località

Svolgendo un primo confronto tra quanto emerso per la località di Madesimo e le informazioni raccolte su Champéry, si nota come il primo cambiamento verso una maggiore implicazione delle autorità nella gestione turistica e territoriale sia avvenuto con tempi diversi. Nonostante, in entrambi i casi, la ripresa, e la svolta iniziale verso gli sport invernali si siano verificate tra l'immediato dopoguerra e l'inizio degli anni Cinquanta, l'impegno delle autorità di Champéry in questo senso è precedente. Esso risale infatti alla fine degli anni Trenta, quando il Comune, cosciente dell'importanza del turismo invernale, convinto che il periodo di crisi sarebbe stato solo temporaneo, e fiducioso nello sviluppo futuro della località, investe ingenti somme e grandi energie nel progetto della teleferica⁴³. Non a caso infatti, in una prima versione della convenzione stipulata tra la Società della teleferica e il Comune, quest'ultimo sostiene che lo scopo di tale realizzazione sia appunto quello di «faire de Champéry une station d'hiver»⁴⁴. A Madesimo invece, un ruolo più attivo da parte delle autorità si avrà soltanto in concomitanza con la ripresa effettiva del turismo, negli anni Cinquanta. Se nel primo caso sembra quindi che il Comune intenda orientare e favorire lo sviluppo turistico, nel secondo esso dà perlopiù l'impressione di seguirlo e affiancarlo. Inoltre, se in entrambe le località il vero e proprio boom turistico si verifica negli anni Sessanta, questo non si riflette allo stesso modo sul ruolo avuto dalle autorità comunali, che a Champéry intervengono in maniera più diretta ed evidente nella gestione del territorio e del turismo, mentre a Madesimo lasciano spesso questo ruolo nelle mani di società provenienti da fuori comune. Queste differenze devono senz'altro essere lette anche alla luce del diverso contesto politico e nazionale in cui si trovano le due località, ma quali che ne siano le cause, hanno avuto un impatto fondamentale sulla loro evoluzione, conducendo le due località a esiti territoriali molto diversi.

⁴³ D. Soncini, *L'influence du tourisme sur l'organisation territoriale de Champéry – Les Crosets*, Genève: Mémoire de Licence, Faculté des sciences économiques et sociales, 2004, p.25.

⁴⁴ AEV Sion, *Champéry*, P402, s.d.