

Percorsi di ricerca

Serie II-3 (2021)

Laboratorio di storia delle Alpi
(LabiSAlp)
2021

Indice

<i>Presentazione</i>	p. 5
Romeo Dell'Era, <i>Il contributo di Benedetto Giovio alla conoscenza dell'epigrafia romana e dell'edilizia religiosa del Mendrisiotto</i>	p. 7
Marco Bettassa, <i>Una vocazione imprenditoriale? Valdesi, «ginevrini» e pratiche commerciali nel XVIII secolo</i>	p. 33
Nicoletta Rolla, <i>Appartenenze e mobilità dei lavoratori edili in età moderna. Il caso piemontese nel Settecento</i>	p. 51
Francesco Cerea, <i>Il ceto dirigente di Ägeri nell'Ancien Régime</i>	p. 71
Mauricio Nicolas Vergara, <i>Avalanches in the Alpine front (First World War). Preliminary study</i>	p. 117
Caterina Franco, <i>Cités de sports d'hiver? La pianificazione di nuovi insediamenti turistici ad alta quota, nelle Alpi italo-francesi, 1935–1945</i>	p. 129

Presentazione

Il presente numero di Percorsi di ricerca del Laboratorio di Storia delle Alpi (LabiSAlp) è il primo che vede la luce dopo la pandemia che ha colpito il mondo intero, determinando innumerevoli lutti e producendo conseguenze inaspettate in tutti i settori.

Anche il mondo della ricerca è stato colpito perché la chiusura generalizzata di archivi e biblioteche ha danneggiato il lavoro delle ricercatrici e dei ricercatori che si occupano di storia e di altri settori delle scienze umane.

È con particolare piacere, quindi, che presentiamo il terzo numero della Seconda Serie dei working papers del LabiSAlp.

Come sempre i contributi sono diversi per epoche e tematiche e con un'ampia varietà di temi anche se con una prevalenza di quelli legati al mondo del lavoro (Marco Bettassa, Nicoletta Rolla e Caterina Franco). Altri due contributi si concentrano sull'epoca moderna in modo diverso: uno esaminando l'opera di epigrafista di un importante umanista comasco, Benedetto Giovio (Dell'Era) e l'altro studiando la classe dirigente di Ägeri nell'Ancien Régime. Infine, il lavoro a cavallo tra scienza e storia di Mauricio Nicolas Vergara propone una interessante lettura di uno dei fronti alpini più tormentati della Prima guerra mondiale.

Luigi Lorenzetti, Vanessa Giannò, Roberto Leggero

Cités de sports d'hiver?

La pianificazione di nuovi insediamenti turistici ad alta quota, nelle Alpi italo-francesi, 1935–1945

Quadro temporale e spaziale

Il progetto muove da alcuni risultati emersi da una tesi di dottorato in architettura intitolata *Dans le lieu et dans le temps. Pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes (1945–1975)*¹. La tesi, cui oggetto di studio sono le stazioni sciistiche realizzate dopo la Seconda guerra mondiale nelle Alpi italo-francesi, ha mostrato che le radici della trasformazione dei territori di alta montagna operata dal turismo sono da ricercarsi nel decennio precedente. A partire dai primi anni 1930, infatti, grazie alla rapida diffusione dei primi impianti di risalita meccanizzati², lo sci diventa sport accessibile a tutti. Marc Boyer fa coincidere l'inizio del fenomeno del turismo di massa nell'Europa Occidentale con gli anni 1930, in seguito alle prime operazioni effettuate da alcuni governi per ridurre gli orari di lavoro ed estendere la pratica delle vacanze alle fasce popolari. Nel 1936, per esempio, il governo francese guidato dal Front Populaire di Léon Blum introduce per legge un *congé payé*³ di almeno 15 giorni l'anno per tutti i lavoratori. In Italia, il diritto a un «periodo annuo feriale di riposo retribuito» è sancito per la

¹ Tesi discussa il 18/12/2019, preparata nel laboratorio MHAevt della Scuola di Architettura di Grenoble (FR), in cotutela con il Dip. ABC del Politecnico di Milano.

² A Sestrières la prima funivia viene inaugurata nel 1932. Cfr. A. De Rossi, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917–2017)*, Roma 2016, p. 226. Nel 1933 iniziano i lavori per adattare alla pratica dello sci gli impianti di Chamonix.

³ *Loi instituant un congé annuel payé dans l'industrie, le commerce, les professions libérales, les services domestiques et l'agriculture*, 20/06/1936.

prima volta dalla Carta del Lavoro del Regime Fascista nel 1927⁴; nel 1925 una legge limita la giornata lavorativa a 8 ore. Una politica specifica per lo sviluppo del turismo invernale montano viene inoltre perseguita sia dal Fascismo che dal regime di Vichy. Lo sport è infatti considerato una pratica necessaria all'educazione fisica e morale del popolo e il turismo visto come strumento per attrarre capitale straniero, incrementando il senso di appartenenza alla nazione. A partire dagli anni 1920, inoltre, sia in Francia che in Italia viene creato un apparato legislativo volto a tutelare e valorizzare i comuni turistici. Nel 1926 una legge italiana identifica *le Stazioni di cura, di soggiorno o di turismo*⁵ e sancisce la necessità di elaborare piani regolatori. In Francia, le leggi urbanistiche del 1919 e del 1924 creano le *stations classées* e rendono obbligatori i *plans de lotissement*⁶. L'evoluzione del quadro legislativo e degli strumenti urbanistici negli anni 1920 e 1930 mostrano che il turismo di massa è un fenomeno già presente negli anni precedenti alla Guerra.

In un recente convegno intitolato *Les Loisirs de Montagne sous Vichy*⁷, diversi studiosi hanno messo in luce come anche il dibattito di architetti, urbanisti, tecnici, riguardante la pianificazione dei nuovi centri per le vacanze sia precedente allo scoppio della Guerra. Riferendosi al caso francese, Bruno Berthier nota come «lors du commencement de la Guerre, tout est prêt, projets urbanistiques et architecturaux, cadre législatif.

⁴ Integrato definitivamente nella Costituzione nel 1948.

⁵ Regio Decreto n. 765, 15/04/1926, Provvedimenti per la tutela e lo sviluppo dei luoghi di cura, di soggiorno o di turismo.

⁶ Cfr. C. Franco, *Dans le lieu et dans le temps. Pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes* (1945–1975), Grenoble 2019, pp. 140–152.

⁷ Conferenza organizzata dal centro di ricerca giuridica in collaborazione con CDPPOC, Université Grenoble Alpes, 2016.

Il ne manque que l'énergie»⁸. Tale tema è tuttavia ancora poco esplorato, soprattutto nell'ambito della ricerca in architettura⁹. Muovendo da questa osservazione abbiamo identificato un oggetto di studio ed esplicitato delle domande di ricerca.

Oggetto di studio

In un'analisi che si estende a due contesti nazionali e che attraversa un decennio (1935–1945) caratterizzato dall'avvicinarsi di diversi sistemi politici, diventa fondamentale delimitare chiaramente i confini dell'oggetto di studio. Negli anni 1930 nuove tipologie edilizie pensate espressamente per il turismo detto «di massa» entrano nella manualistica specializzata degli architetti o sono oggetto di pubblicazioni. È il caso per esempio delle colonie marine, montane o sanatoriali, come pure degli alberghi in montagna o sul litorale¹⁰. Nella presente ricerca ci occupiamo in particolare di studiare le stazioni di sport invernali, progettate o costruite ad alta quota, prima del 1945, data che spesso identifica il *terminus post quem* nelle pubblicazioni o nei convegni che trattano dell'architettura per il turismo di massa.

In realtà, fin dagli anni 1930, architetti, urbanisti e amministratori pongono il problema della rapida trasformazione di villaggi montani in centri per lo sci¹¹ ed esprimono in diverse

⁸ B. Berthier, «Les loisirs de montagne avant Vichy», in: P. Yolka (a cura di), *Les loisirs de montagne sous Vichy. Droit, institutions et politique*, Grenoble 2017, p. 67.

⁹ Cfr. G. Belli, «Progettare la città per le vacanze in Italia tra teoria e pratiche, 1900–1950», in: F. Mangone, G. Belli, M. G. Tampieri (a cura di), *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, Milano 2015, pp. 15–30.

¹⁰ Cfr., tra gli altri, *L'Architecture d'Aujourd'hui*, 7, «Vacances et Loisirs», 1939 o i numeri 167 e 168 di *Casabella*, 1941.

¹¹ «Chaque année, centaines de milliers de citoyens, sont naturellement conduits par leur besoin d'évasion vers les régions les plus différentes

pubblicazioni la necessità di progettare insediamenti ex-novo pensati appositamente per la pratica degli sport invernali¹². Questi vengono appunto chiamati «stazioni», riprendendo un vocabolo già utilizzato per definire i centri termali o sanatoriali, per indicare un insediamento attrezzato per il soggiorno dei turisti e dunque equipaggiato, oltre di infrastrutture per la pratica dello sci, anche di aree residenziali, commerciali, per lo svago¹³.

Il quadro storico e politico

In Francia, lo sviluppo del turismo invernale e la costruzione di nuovi centri interessa le politiche governative a partire dalla metà degli anni 1930, dopo una prima fase di sviluppo affidata ad iniziative private o locali¹⁴. Un decreto-legge del 1935 rende possibile la creazione di Groupements régionaux d'urbanisme per la redazione di Projets régionaux d'urbanisme e l'imposizione di servitù su terreni privati, salutati come strumenti necessari per la creazione di piani regionali. Inoltre, i servizi di stato si impegnano nella ricerca di siti da destinare alla creazione di nuove stazioni. Una ricognizione dei luoghi adatti

du cadre habituel de leur existence», in: J. P. Sabatou, «Urbanisme en montagne», *L'Architecture d'Aujourd'hui*, 4, 1939, p. 67; oppure: «Une foule se dirige vers la montagne», in: P. Sirvin, *Les Cités de Sports d'Hiver*, *L'Architecture d'Aujourd'hui*, 1, 1937, p. 29.

¹² Secondo il Dr. Agnel, vicepresidente della Fédération Française de ski, nel 1935 in Francia esistevano già 140 *stations de sports d'hiver*, nate senza il controllo statale, a partire da villaggi esistenti. Fonte: Archives Départementales de la Haute-Savoie, PER 534, citato in P. Benezech-Sarron, «Les acteurs non étatiques de l'aménagement de la montagne sous Vichy», in: P. Yolka (a cura di), *Les loisirs de montagne sous Vichy. Droit, institutions et politique*, Grenoble 2017, p. 211.

¹³ Per una definizione di *station de sports d'hiver* vedi, tra gli altri, R. et al., «Une approche géographique du tourisme», *Espace géographique*, 26, 3, 1997, pp. 193–204.

¹⁴ Cfr. P. Benezech-Sarron, *Les acteurs non étatiques de l'aménagement de la montagne sous Vichy*, cit.

alla creazione di una «super station à la française»¹⁵ è lanciata dal Commissariat au Tourisme del governo di Pierre Laval, già nel 1935¹⁶. L'iniziativa prosegue con Léo Lagrange, sottosegretario allo sport e al loisir del governo del Front Populaire, che si installa nel 1936¹⁷. Il governo di Pétain agisce in una direzione simile durante gli anni di Vichy (1940–1944). Nel 1940 viene creato il Service Technique de la Montagne¹⁸ che diventerà nel 1941 Service de l'Équipement Sportif de la Montagne, con l'obiettivo di creare una stazione di importanza internazionale, capace di ospitare i giochi olimpici invernali. L'azione dello Stato si concentra quindi su alcuni siti in particolare. Nel 1942 vengono lanciate diverse missioni: la Mission d'étude des Hautes-Alpes, la missione «Station de Chamonix. Avant-projet d'équipement de la Vallée de l'Arve», la Mission d'étude de la région de Belleville, des Allues et de Saint-Bon¹⁹.

¹⁵ Cfr J.-F. Lyon-Caen, «Les actions du Service de l'équipement sportif de la montagne (1940–1944). Regard sur un acteur étatique de l'aménagement de la montagne durant la période de l'Occupation», in: P. Yolka (a cura di), *Les loisirs de montagne sous Vichy. Droit, institutions et politique*, Grenoble 2017, p. 196.

¹⁶ I luoghi identificati sono Chamrousse, La Toussuire, Val-d'Isère et Les Trois Vallées.

¹⁷ J.-F. Lyon-Caen, *Les actions du Service de l'équipement sportif de la montagne (1940–1944). Regard sur un acteur étatique de l'aménagement de la montagne durant la période de l'Occupation*, cit., pp. 196-197. Diversi progetti sono allora prodotti per Tignes, Chamrousse, La Toussuire.

¹⁸ Dipendente dalla Direction de l'équipement sportif, quest'ultima sotto la direzione del Commissariat Général à l'Éducation Générale et aux Sports (C.G.E.G.S.).

¹⁹ J.-F. Joye, «Vichy et les outils juridiques de l'aménagement touristique de la montagne», in: *Les loisirs de montagne sous Vichy. Droit et politique*, 2017, p. 162.

Se l'Italia vanta con Sestrières la prima stazione pianificata ex nihilo ad alta quota, frutto di un'iniziativa privata della F.I.A.T. e costruita a partire dal 1930 secondo un progetto dell'ingegnere Bonadé Bottino, sembrano essere totalmente assenti politiche governative atte a regolare lo sviluppo di nuovi insediamenti turistici. Negli anni precedenti alla Guerra, la creazione di nuove stazioni nelle Alpi italiane avviene su iniziativa di promotori privati. Nelle Alpi occidentali, la prossimità dei grandi centri industriali (Torino, Milano, Biella) alla montagna avrà un ruolo determinante. La nascita di Sestrières non può essere compresa senza conoscere le iniziative intraprese dalla F.I.A.T. per creare strutture per il tempo libero ad uso dei propri dipendenti torinesi, ma anche per la realizzazione di una vera e propria rete di infrastrutture ad uso turistico a scala regionale²⁰. La visione di Adriano Olivetti, che si concretizza nell'elaborazione di un piano per la Valle d'Aosta, comprensivo di un progetto per la creazione di una «stazione di masse» a Pila²¹, si inserisce invece nel dibattito degli urbanisti che reclamano la necessità di elaborare piani regionali, basati sulla conoscenza delle caratteristiche geografiche economiche e sociali di un territorio. Ermenegildo Zegna, infine, a partire dagli anni 1930, intraprende una pianificazione della Val Sessera nei suoi aspetti ambientali, paesaggistici economici e fondiari, ponendo le basi per uno sviluppo turistico che si concretizzerà nel dopoguerra, con la creazione della stazione di Bielmonte.

Breve stato dell'arte

Riteniamo che il tema non sia stato ancora sufficientemente stu-

²⁰ Cfr. A. Del Grande, *L'invenzione del Sestrière*, Tesi di Laurea Magistrale, Politecnico di Torino, 2010; A. De Rossi, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917–2017)*, cit.

²¹ A. Olivetti (a cura di), *Studi e proposte preliminari per il piano regolatore della Valle d'Aosta*, Ivrea 1943.

diato a causa di una generalmente accettata periodizzazione che associa lo sviluppo di strutture per il turismo di massa nelle Alpi agli anni del secondo Dopoguerra.

Per quanto riguarda il contesto francese, ricordiamo le ricerche di Jean-François Lyon-Caen²² e Marie Wozniak²³ sull'architettura delle stazioni sciistiche costruite dopo la Seconda guerra mondiale²⁴. La produzione architettonica e urbanistica per il turismo alpino degli anni precedenti, invece, sembra non essere stato oggetto di recenti ricerche. Un'apertura in tal senso è da ricercarsi nel già citato convegno interdisciplinare *Les loisirs de montagne sous Vichy*²⁵. Diversi contributi pongono come premessa la necessità di studiare le riflessioni sul turismo negli anni di Vichy (1940–1944), o addirittura precedenti²⁶, per comprendere certi esiti del dopoguerra:

«Les écrits sur la genèse de la politique et du droit de la montagne témoignent d'une amnésie troublante, le début de cette histoire idéalisée (voir blanche) se situant en général, selon les auteurs, entre les années 1960 (politique agricole, 'plan Neige') et les années 1980 (loi Montagne du 9 janvier 1985 et décrets d'application). Tout se passe comme si la littérature

²² Nel quadro di una *Équipe de recherche* dell'École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble.

²³ In seguito ad una tesi di dottorato presso l'Institut de Géographie Alpine a Grenoble e in collaborazione con la Fondation pour l'Action Culturelle Internationale en montagne (FACIM), creata a Chambéry nel 1970.

²⁴ J.-F. Lyon-Caen, M. Chalabi, *Stations de sports d'hiver. Urbanisme & architecture*, Lione 2012; M. Wozniak, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver. Stations de Tarentaise, 1945–2000*, Chambéry 2006.

²⁵ I contributi del convegno sono stati pubblicati nel volume: P. Yolka (a cura di), *Les loisirs de montagne sous Vichy*, Grenoble 2017.

²⁶ B. Berthier, *Les loisirs de montagne avant Vichy*, cit.

spécialisée oubliait certaines origines sulfureuses, à l'instar d'une sorte de 'maladie honteuse'»²⁷.

Gli autori dimostrano l'esistenza di una continuità negli anni precedenti e successivi alla Guerra, nei criteri di pianificazione o nei luoghi scelti per insediare i nuovi centri turistici. La ragione viene ricercata nella stabilità dei funzionari e dei tecnici incaricati di occuparsi dell'*aménagement* della montagna, che rimangono in carica nonostante i cambi dei sistemi politici.

Nel contesto italiano, diverse ricerche sull'architettura del XX secolo nelle Alpi occidentali sono state condotte dall'Istituto Alpino Montano in seno al Politecnico di Torino, ma, a nostra conoscenza, nessuna pubblicazione si concentra specificatamente sullo sviluppo del turismo montano negli anni 1930–1940, a parte alcuni lavori monografici²⁸. Gli ultimi volumi pubblicati da Antonio De Rossi²⁹, tuttavia, vanno nella direzione di ricostruire una *histoire longue* degli interventi dell'uomo nel territorio alpino nel XIX e XX secolo, mettendo in evidenza continuità e rotture tra esiti precedenti e successivi la Seconda guerra mondiale.

Le ragioni di una carenza di studi sulla produzione del decennio precedente la Guerra sono, a nostro parere, di diversa natura. Innanzi tutto, mentre tra il 1945 e il 1975 l'ambiente alpino viene completamente trasformato dal boom del turismo invernale, gli anni 1930–1945 sono anni di sperimentazione, e molti progetti rimangono sulla carta. Le numerose ricerche sull'architettura alpina improntate alla valorizzazione del patrimonio costruito

²⁷ P. Yolka (a cura di), *Les loisirs de montagne sous Vichy*, cit., p. 16.

²⁸ A. Del Grande, *L'invenzione del Sestriere*, cit. Vedi anche: M. Cereghini, *Costruire in montagna*, Milano 1950, L. Bolzoni, *Architettura moderna nelle Alpi italiane dal 1900 alla fine degli anni Cinquanta*, Torino 2000.

²⁹ A. De Rossi, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917–2017)*, cit.; A. De Rossi, *La costruzione delle Alpi. Immagini e scenari del pittoresco alpino (1773–1914)*, Roma 2014.

del XX secolo hanno quindi spesso ignorato le riflessioni prodotte durante questo periodo. Inoltre, gli interventi di questi anni sono difficilmente raggruppabili in tipologie, come invece è stato fatto per le stazioni sciistiche realizzate nel secondo dopoguerra.

Problematica e ipotesi

L'indagine sulla produzione scritta, disegnata e costruita, relativa alla pianificazione turistica dell'alta montagna nelle Alpi italo-francesi, negli anni precedenti la fine della Seconda guerra mondiale, vuole far luce sull'origine della *station de sports d'hiver* e vuole comprendere l'originalità della produzione architettonica del decennio 1935–1945, rispetto alla storia successiva. È possibile identificare modelli o paradigmi comuni nell'approccio all'ambiente alpino e nel disegno dei nuovi centri turistici per lo sci? Quali sono gli attori che guidano l'iniziativa o che finanziano i progetti, in ciascuno dei due contesti? Quali elementi definiscono una rottura con la produzione del dopoguerra e quali, invece, si pongono in continuità?

Esploriamo l'ipotesi che i progetti di stazione sciistica ex-nihilo ad alta quota elaborati prima del 1945 presentino dei caratteri originali rispetto alla riflessione propria agli anni successivi alla Guerra. In particolare, i progetti sviluppati a cavallo tra gli anni 1930 e 1940 sembrano manifestare un diverso rapporto con il territorio. Se i progetti elaborati nel dopoguerra rivelano una concezione della stazione d'alta quota come insediamento autonomo rispetto al contesto, nel periodo di nostro interesse sono riscontrabili alcune riflessioni che concepiscono la progettazione di nuovi insediamenti turistici come parte di un più ampio lavoro di pianificazione del territorio montano, a grande scala, e secondo le diverse componenti geografiche, economiche, ambientali.

L'indagine viene condotta all'interno della disciplina della storia dell'architettura e dell'urbanistica. Alle competenze necessarie ad una ricerca storica, come l'indagine in archivio o la costruzione di una narrazione, si vogliono affiancare gli strumenti propri all'architetto quale il ridisegno, l'analisi cartografica, la lettura di piani urbanistici e disegni di progetto.

Primi risultati: il discorso di architetti, urbanisti, ingegneri, attorno alle stazioni invernali negli anni 1935–1945

Una prima fase della ricerca ha previsto lo spoglio di riviste di architettura e urbanistica, dal 1930 al 1945, oltre che alcuni atti di convegni, ai fini di ricostruire il dibattito di architetti, urbanisti e ingegneri riguardante la concezione di nuovi insediamenti d'alta quota per gli sport invernali³⁰. Ci si è inizialmente soffermati sui testi che trattano dei criteri per la progettazione dei nuovi centri in generale, più che sulla presentazione di piani o progetti specifici. Attraverso l'individuazione di una serie di categorie d'analisi (il quadro culturale e sociale dentro al quale trovano giustificazione i progetti; gli strumenti urbanistici, le infrastrutture; il rapporto con i caratteri geografici, paesaggistici e ambientali del sito)

³⁰ Più in dettaglio, abbiamo analizzato i seguenti documenti. Per il contesto italiano: L. Figini, G. Pollini, *Note sur les zones de loisir*, in: *Logis et loisirs. Ve Congrès CIAM, Paris 1937*, Boulogne sur Seine 1938, pp. 80–83; L. Larghieri, *Di un piano regolatore di regioni montane in rapporto al sorgere di una nuova città dello sci*, in *Atti del primo convegno di ingegneria montana*, Torino 1939, pp. 141–151; S. Tadolini, «Urbanistica e organizzazione di centri turistici di alta montagna», *Urbanistica*, 3, 1942, pp. 6–14. Per il contesto francese: P. Sirvin, «Les Cités de Sports d'Hiver», *L'Architecture d'Aujourd'hui*, 1, 1937, pp. 29–39; G. Meyer-Heine, A. F. Duval, «Aménagement des territoires et stations de sports de neige», *Urbanisme*, 61, 1938, pp. 43–72; J. P. Sabatou, «Urbanisme en montagne», *L'Architecture d'Aujourd'hui*, 4, 1939, pp. 67–84.

abbiamo cercato di mettere in luce i fattori di continuità, ovvero caratteri che dai primi progetti negli anni 1930 si tramandano fino agli anni del Dopoguerra, e i fattori di discontinuità, ovvero caratteri che sono propri alle prime sperimentazioni precedenti o contemporanee al Confitto e che sembrano scomparire successivamente. Riportiamo di seguito alcune considerazioni emerse dall'analisi dei testi.

Gli strumenti di pianificazione: la parentesi dei piani regionali per la montagna turistica

Uno spoglio delle riviste *Urbanistica*³¹ et *Urbanisme*³², permette di comprendere fino a che punto il tema della pianificazione regionale sia presente nel dibattito degli urbanisti nel decennio che precede la Seconda guerra mondiale. Nel 1933, l'urbanista Virgilio Testa esprime la necessità di nuovi strumenti urbanistici per regolare problemi propri ad una scala più ampia rispetto a quella comunale, come il traffico automobilistico, provocato da una crescita dei movimenti turistici e degli scambi commerciali³³. Il dibattito, che continua sulle pagine della rivista negli anni successivi, incrocia il discorso attorno alla pianificazione dei centri turistici. Nel 1938, per esempio, il primo Raduno degli urbanisti italiani in Sicilia si concentra sul tema delle Stazioni di cura, soggiorno e turismo». Nel quadro di questa riunione l'assemblea ribadisce la necessaria creazione di Piani Territoriali, termine che sostituisce il precedente Piani Regionali³⁴.

³¹ Rivista dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, pubblicata a partire dal 1932.

³² Rivista della Société Française des Urbanistes, pubblicata a partire dal 1932.

³³ V. Testa, «Necessità dei piani regionali e loro disciplina giuridica», *Urbanistica*, 3, 1933, pp. 73-90.

³⁴ L'evoluzione del termine non avviene tanto per un cambio nel significato ma piuttosto per evitare di ricordare, con l'aggettivo

La stessa urgenza è espressa dagli autori di *Urbanisme*. Nel numero tematico «Urbanisme régional», del 1943, viene proposta una definizione del concetto di regione:

«Tout groupement humain, toute ville, sont en effet liés par force à leur milieu naturel. Or, le milieu physique, c'est avant tout le lieu géographique, le climat, c'est le terrain sur lequel la ville elle-même est construite. C'est donc le cadre général dans lequel elle a pris naissance, elle s'est développée: c'est la région naturelle»³⁵.

Secondo tale definizione, la regione non indica semplicemente una scala di lavoro, si tratta anche di una entità identificabile da alcune caratteristiche geografiche e ambientali. La pianificazione regionale riflette infatti la necessità di «trouver ou réunir tout ce qui peut assurer cette évolution vivante des agglomérations: leur approvisionnement en matériaux, en nourriture, en eau, leur bonne disposition topographique, leurs aménagements; l'évacuation de tous leurs déchets, et cela au sens le plus large: eaux usées, ordures, produits fabriqués; enfin l'emplacement de leurs morts»³⁶.

Tale paradigma entra spesso nel discorso degli urbanisti sulla pianificazione turistica della montagna per almeno due ragioni. Da un lato, perché nella montagna «tout est encore à faire»³⁷, come scrive l'architetto di Grenoble Sabatou³⁸ nel 1939, all'interno di un numero de *l'Architecture d'Aujourd'hui*. La

«regionale», una dimensione amministrativa locale che male si accordava con l'ideale unitario fascista. Vedi: V. Testa, «Piani Territoriali», *Urbanistica*, 4, 1938, pp. 229–230.

³⁵ J. P. Sabatou, «Urbanisme», *L'Architecture d'Aujourd'hui, Constructions en montagne*, 4, 1939, p. 130

³⁶ *L'Urbanisme régional, cit.*, p. 130.

³⁷ *Ibid.*, p. 60.

³⁸ Architetto e urbanista delegato dal Commissariat Général à l'éducation générale et aux sports, autore di un «Plan d'équipement sportif hivernal» della Vallée de l'Arve tra il 1942 e il 1944.

pianificazione turistica in montagna interessa infatti ampi territori ancora non urbanizzati dove è possibile evitare certi errori commessi in città. Dall'altra, i caratteri fisici del territorio alpino dove «la nature s'est chargée de délimiter les régions par le relief du sol, les climats, les ressources naturelles»³⁹, rendono più evidente la definizione di regione come entità spaziale. Secondo Sabatou, dunque, la creazione di una stazione sciistica deve essere inscritta in un ragionamento di più ampio respiro che consideri lo sviluppo dell'intera vallata e, allo stesso tempo, l'impianto della stazione deve effettuarsi ove vi siano le condizioni naturali orografiche e altimetriche adatte.

Nel 1938, tale concetto viene ripreso da Duval e Meyer Heine, architetti incaricati negli stessi anni di elaborare del Plan d'extension della stazione di Pralognan- La Vanoise: «à la notion de station se substitue peu à peu celle de région de sports de neige»⁴⁰. Lo sviluppo dei centri turistici è concepito come traino per lo sviluppo dei territori montani, la pianificazione allora deve essere assicurata dalle autorità locali e statali e il controllo della proprietà dei terreni garantito dal riconoscimento della di pubblica utilità. Lo studio per la creazione di una stazione ad alta quota, secondo gli architetti, deve essere preceduto da una comprensione delle caratteristiche geografiche e climatiche del sito, e una grande attenzione deve essere posta alla preservazione dei valori dell'ambiente naturale.

La necessità realizzare piani regionali per le località turistiche di montagna viene evocato anche in diversi interventi del Convegno di Ingegneria Montana tenutosi a Torino e organizzato dal Sindacato Nazionale degli Architetti e degli Ingegneri, sotto l'egida del governo fascista, nel 1939. Con un intervento intitolato «Di un piano regolatore di regioni montane

³⁹ «Constructions en montagne», *cit.*, p. 70.

⁴⁰ G. Meyer-Heine, A. F. Duval, *Aménagement des territoires et stations de sports de neige*, *cit.*, p. 43.

in rapporto al sorgere di una nuova città dello sci»⁴¹, Livio Larghieri auspica la creazione di un piano regionale per far sì che i benefici dell'attività turistica non si concentrino nella stazione ma ricadano nella regione.

Tra i piani regionali elaborati nel decennio 1935–1945 e riguardanti lo sviluppo turistico di aree montane, vi sono due casi che meriterebbero di essere analizzati, già messi a confronto in un recente articolo di Maddalena Micheletto e Gilles Novarina⁴². Si tratta del già citato Piano Regionale per lo sviluppo turistico e industriale della Valle d'Aosta, voluto da Olivetti e dei due Plans Réigonaux pour l'équipement sportif hivernal de la haute vallée de l'Arve, elaborati dall'architetto Sabatou tra il 1942 e il 1944.

L'iscrizione dei progetti per le stazioni sciistiche all'interno di piani regionali costituisce a nostro parere un aspetto originale del decennio 1935–1945. Da un punto di vista del dibattito di urbanisti e architetti, dopo una codificazione nei piani Territoriali nella legge Urbanistica del 1942⁴³, e in Francia nella legge Urbanistica del 1943⁴⁴, il tema verrà messo da parte, per lasciare spazio alle discussioni relative alla ricostruzione postbellica. Da un punto di vista dello sviluppo dei territori, in Italia, gli anni successivi al 1945 sono caratterizzati da una crescita incontrollata dei centri sciistici e da un tentativo tardivo di imporre dei regolamenti che si concretizza, nella maggior parte dei casi, nell'elaborazione di piani regolatori a scala

⁴¹ L. Larghieri, *Di un piano regolatore di regioni montane in rapporto al sorgere di una nuova città dello sci*, cit.

⁴² M. Micheletto, G. Novarina, «La montagne vue par les urbanistes (les années 1930–1940)», *Revue de géographie alpine*, 90, 4, 2002, pp. 33–47.

⁴³ Legge n. 1150 del 17 agosto 1942.

⁴⁴ Loi du 15 juin 1943. La legge assorbe le disposizioni sui Plans ds régionaux d'Urbanisme già previsti dal decreto-legge del 25 luglio 1935.

comunale⁴⁵. In Francia, negli anni immediatamente successivi al Conflitto, il turismo invernale viene identificato come uno dei settori chiamati a trainare la ripresa economica. Le stazioni devono dunque essere realizzate velocemente, per recuperare il ritardo rispetto ad altri paesi alpini. Alle iniziative locali e diffuse, portate dai Groupements d'Urbanisme, si sostituiscono pochi progetti per la creazione di grandi stazioni capaci di competere a livello internazionale. I progetti sono inizialmente promossi dai *départements*, portando a compimento riflessioni e piani elaborati negli anni del regime di Vichy, poi, dalla fine degli anni 1950, da *sociétés d'aménagement* con partecipazione pubblica, incoraggiate da una legislazione che regola la creazione di Sociétés à économie mixte⁴⁶ e che rende sempre più accessibile il ricorso all'esproprio per pubblica utilità⁴⁷. Le stazioni ad alta quota verranno pianificate tramite *plans d'aménagement*, apparentemente senza interesse ad una integrazione dell'attività turistica nel tessuto sociale ed economico dei centri agricoli o industriali di montagna.

Le risorse ambientali dei nuovi insediamenti: dalla ricerca delle condizioni di abitabilità al primato della risorsa-neve.

Gli articoli presi in esame si esprimono sulle caratteristiche geografiche, climatiche e paesaggistiche necessarie alla creazione di nuove stazioni sciistiche.

⁴⁵ Vedi, per esempio, i piani regolatori per alcune stazioni sciistiche elaborati nel 1956 da architetti e urbanisti incaricati dalla Regione Valle d'Aosta. Cfr. L. Mazzarino, «Recenti esperienze urbanistiche in Valle di Aosta», *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti di Torino*, 10, 5, 1956, pp. 154–155.

⁴⁶ Décret n. 55–579 du 20 mai, relatif aux interventions des communautés locales dans le domaine économique.

⁴⁷ Ordonnance n. 58–997 du 23 octobre 1958 portant réforme de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.) et d'expropriation.

que possible, du soleil et de la vue, de beaux vallonnements, en évitant autant qu'il se peut les barres rocheuses»⁴⁹.

Un'altitudine compresa tra i 1400 e i 1800 metri diventa elemento essenziale per garantire la presenza della neve diversi mesi l'anno. Secondo gli architetti Duval e Meyer Heine i riferimenti altimetrici sono tra i 1500 e i 2000 metri, Sabatou invita a mantenersi sopra i 1500 metri, mentre l'architetto italiano Scipione Tadolini⁵⁰, che realizza per Mussolini la stazione di Terminillo nell'appennino romano tra il 1937 e il 1940, occorre attrezzare le aree comprese tra i 1200 e i 2000 metri.

La volontà è dunque quella di realizzare una stazione «*pieds dans la neige*»⁵¹, seppur rinunciando ad altitudini troppo elevate per rendere fruibile la destinazione anche d'estate⁵². Tale principio diverrà fondativo nella costituzione delle stazioni integrate francesi degli anni 1960, dove l'occupazione dei terreni d'alpeggio sopra il limite della foresta coinciderà anche con una maggiore facilità nell'ottenimento del controllo della proprietà fondiaria.

La ricerca dell'alta quota è anche motivata da un miglior irradiazione solare, in linea con l'ideale igienista perseguito dagli architetti negli anni 1930, come è esplicitato dal testo presentato da Figini e Pollini nel V C.I.A.M.⁵³: «Les zones de loisir en haute montagne». Secondo i due architetti milanesi, le

⁴⁹ P. Sirvin, *Les Cités de Sports d'Hiver*, cit., p. 29.

⁵⁰ Architetto e ingegnere, è noto per l'interesse ai problemi urbanistici della città di Roma.

⁵¹ G. Meyer-Heine, A. F. Duval, *Aménagement des territoires et stations de sports de neige*, cit.

⁵² S. Tadolini, *Urbanistica e organizzazione di centri turistici di alta montagna*, cit.

⁵³ Congrès Internationaux d'Architecture Moderne.

zone dette «del loisir integrale»⁵⁴ hanno lo scopo di ricreare il turista-cittadino, garantendo quelle condizioni di benessere e salubrità che mancano nella realtà urbana dove egli passa la maggior parte del tempo.

Gli articoli presi in analisi enumerano altre caratteristiche necessarie alla buona riuscita del futuro centro turistico, come: pendii esposti a nord, aree al riparo dai venti, la possibilità di creare piste con un dislivello sufficiente, e, non da ultimo, l'elemento panoramico⁵⁵. Le caratteristiche climatiche, geografiche e ambientali che compongono il paesaggio delle nuove stazioni invernali sono sostanzialmente quelle funzionali alla pratica dello sci. Le stesse condizioni verranno ricercate dall'architetto e urbanista francese Laurent Chappis, massimo esperto in pianificazione di stazioni turistiche d'alta quota, negli innumerevoli progetti elaborati tra gli anni 1945 e 1980⁵⁶.

Accanto a questi aspetti dai quali si evince una continuità tra le esperienze del decennio 1935–1945 e quelle successive, ve ne sono altri che invece manifestano una sostanziale rottura. È il caso di alcuni articoli che pongono l'attenzione alle condizioni di vivibilità o abitabilità dei siti d'alta quota. Scipione Tadolini,

⁵⁴ Si riprende una definizione che emerge diverse volte nei contributi presentati al CIAM V. Tra gli altri: J. L. Sert, *Cas d'application: villes, in Logis et loisirs. Ve Congrès. CIAM 1937 Paris*, Boulogne sur Seine 1938, pp. 32–41. L'architetto divide gli spazi per il loisir a seconda del tipo di frequentazione: per il tempo libero quotidiano devono essere create delle strutture all'interno della città, mentre per il loisir settimanale o annuale occorre pianificare dei nuovi insediamenti lontani dai centri urbani.

⁵⁵ P. Sirvin, *Les Cités de Sports d'Hiver*, cit., p. 29; G. Meyer-Heine, A. F. Duval, *Aménagement des territoires et stations de sports de neige*, cit., p. 52.

⁵⁶ C. Franco, *Dans le lieu et dans le temps. Pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes (1945–1975)*, cit., pp. 198–199.

per esempio, pone la presenza di abbondante acqua potabile come condizione necessaria per la creazione di insediamenti d'alta quota:

«Le zone sprovviste o scarsamente dotate di sorgenti vanno decisamente scartate e lo stesso dicasi per quelle dotate di acque intermittenti o di portata molto variabile. [...]. È doloroso a volte rinunciare a delle soluzioni panoramicamente brillantissime e di sicuro effetto, ma ciò che conta essenzialmente sono le condizioni di vita e di abitabilità: meglio concentrarci sulle viste ridotte che creare un centro destinato a restare deserto»⁵⁷.

La stessa consapevolezza sembra animare diversi interventi del Convegno di Ingegneria Montana del 1939, che trattano della regolazione dei flussi di acqua potabile in alta montagna o del problema delle connessioni infrastrutturali⁵⁸. Vale la pena a questo proposito ricordare il contesto politico sociale ed economico italiano, che vede il governo fascista impegnato a combattere lo spopolamento della montagna, attraverso programmi per la sua valorizzazione autarchica. Si tratta, secondo De Rossi, di una politica che agisce attraverso interventi diffusi e la costituzione dei saperi tecnici relativi ai settori idrografico, forestale, ambientale, geologico⁵⁹. Tali politiche attraversano i primi decenni del XX secolo, in continuità con

⁵⁷ S. Tadolini, *Urbanistica e organizzazione di centri turistici di alta montagna*, cit., p. 7.

⁵⁸ Cfr. P. Bianchi, *Acquedotti e fognature montani*, pp. 224–229; P. Bianchi, *Acquedotti e fognature*, pp. 260–267; G. Magli, *La regolazione delle acque montane*, pp. 230–240; P. Chiaves, *Sulle sorgenti di acque potabili per i centri montani*, pp. 367–381, in: *Atti del primo convegno di ingegneria montana*, Torino, Sindacato Nazionale Fascista Ingegneri, Commissione Nazionale studi Valorizzazione Autarchica della Montagna, 1939.

⁵⁹ A. De Rossi, *La montagna all'inverso: ricerche e progetti per il territorio rurale*, in: *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917–2017)*, Roma 2016, pp. 365–429.

quanto era avvenuto prima, per poi interrompersi dopo la Seconda guerra mondiale. Lo stesso quadro legislativo permette di comprendere questo passaggio. Nel 1912 vengono istituiti i Bacini montani⁶⁰, definiti da caratteri sostanzialmente geomorfologici: si tratta infatti di circoscrivere le zone più alte dei bacini idrografici, là dove si producono i fenomeni di dissesto idrografico. Nel 1952, in piena ricostruzione, viene promulgata una legge contenente delle misure per il miglioramento dell'economia dei territori di montagna. La definizione di territori montani perde la connotazione geomorfologica e deriva unicamente dal dato altimetrico, oltre che alle considerazioni sul reddito dei suoi abitanti⁶¹.

Per quanto riguarda il contesto francese nel decennio 1935–1945, gli ingegneri provenienti dalla scuola dei Ponts et chaussées, operanti sia all'interno delle strutture dipartimentali come nelle commissioni ministeriali per lo sviluppo turistico della montagna, sono portatori di un *savoir faire* che include fin nelle prime fasi della pianificazione il disegno delle reti di urbanizzazione primaria (acqua potabile, elettricità, telefono, strade). Ci sembra di poter affermare che l'approccio alla progettazione in montagna cambierà radicalmente nei grandi piani per le stazioni integrate del dopoguerra, dove lo schema delle infrastrutture di trasporto e dei servizi verrà stabilito successivamente all'elaborazione di un piano da parte

⁶⁰ Regio Decreto per l'approvazione delle norme per la preparazione dei progetti dei lavori di sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani, 20/08/1912; Regio Decreto con il quale viene approvato il Testo Unico delle disposizioni di legge per la sistemazione idraulico-forestale dei bacini montani, n. 442, 21/03/1912.

⁶¹ Vedi Legge del 25/07/1952, n. 991, Provvedimenti in favore dei territori montani, Art. 1.

dell'architetto-urbanista, che sarà affiancato da sciatori professionisti in qualità di consulenti⁶².

La storia dei diversi progetti per la stazione di Chamrousse si offre come esempio interessante. Se nei primi progetti, elaborati tra il 1935 e il 1943, viene integrato fin da principio il disegno dell'acquedotto; a partire dagli anni 1960, il numero di letti turistici da insediare sarà calcolato unicamente in funzione dell'estensione del *domaine skiable*, ignorando il problema del difficile reperimento di sorgenti d'acqua e ponendo le basi per criticità che emergeranno nelle fasi di crescita della stazione⁶³.

Il sistema di infrastrutture: l'automobile come mezzo privilegiato per accedere all'alta quota

Gli articoli presi in considerazione si occupano anche di descrivere i caratteri urbanistici, distributivi e funzionali delle nuove stazioni turistiche da realizzare in alta montagna. Notiamo che i criteri adottati nei decenni successivi alla Guerra non si discosteranno molto da quelli già identificati in anni precedenti. Fin dai primi progetti, la stagione invernale avrà la meglio su quella estiva e i nuovi centri dovranno essere il più possibile funzionali alla pratica dello sci. Vengono identificati due possibili modelli, prendendo spunto dai pochi casi esistenti: il tipo Sestières, dove gli impianti di risalita partono da punti di

⁶² Vedi, per esempio, il ruolo di Emile Allais, campione olimpionico, nel disegno del *plan d'aménagement* per le stazioni de La Plagne, negli anni 1960 e 1970.

⁶³ Vedi C. Franco, *Dans le lieu et dans le temps. Pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes (1945–1975)*, cit., pp. 42–55.



(Photo Dufour).

Alpe de Vénosc. Chalets d'époque groupés entre la zone avalanchueuse et l'â pic de la vallée.

TERRITOIRES ET STATIONS DE SPORTS DE NEIGE

- I. Le double peuplement de la montagne.
- II. Les données générales.
- III. L'aménagement.
- IV. Espaces libres et champs de ski.
- V. Routes et réseau viarie des stations d'altitude.
- VI. Constructions et caractère local.
- VII. Equipement sportif.

41

Fig. 2. G. Meyer-Heine, A. F. Duval, «Aménagement des territoires et stations de sports de neige», *Urbanisme*, 61, 1938, p. 41.

versi e le discese convergono nel centro della stazione⁶⁴, e il tipo Davos, dove le piste si aprono a ventaglio terminando in luoghi diversi e un'infrastruttura per la raccolta degli sciatori viene predisposta a fondovalle⁶⁵. Vengono inoltre già enunciati i criteri di densità e concentrazione edilizia che caratterizzeranno successivamente la stazione integrata: la volontà di lasciare spazio ai campi da sci impone di raggruppare le funzioni residenziali, commerciali e sportive, preservando tuttavia un numero minimo di posti letto necessario all'equilibrio economico della stazione; si prevede inoltre di realizzare edifici interconnessi tra di loro, per facilitare una fruizione pedonale⁶⁶. Un'attenzione particolare viene riservata alle infrastrutture di accesso all'alta quota. La ferrovia negli anni 1930 è ancora «il mezzo più economico per portare le masse in montagna»⁶⁷. I primi progetti nati in prossimità di centri urbani o città termali avevano previsto di realizzare sistemi via cavo o ferrovie a cremagliera, come è il caso dei progetti per Chamrousse in Francia e Pila in Italia, negli anni 1930⁶⁸. Il piano per la creazione di una stazione sciistica di importanza internazionale elaborato dai servizi governativi nelle valli di Belleville, Allues e Saint Bon, nel 1942, che meriterebbe un'analisi più approfondita, aveva inizialmente previsto delle connessioni

⁶⁴ P. Sirvin, *Les Cités de Sports d'Hiver*, cit., p. 29; J. P. Sabatou, *Urbanisme en montagne*, cit., p. 72.

⁶⁵ J. P. Sabatou, *Urbanisme en montagne*, cit., p. 77.

⁶⁶ P. Sirvin, *Les Cités de Sports d'Hiver*, cit., p. 38; G. Meyer-Heine, A. F. Duval, *Aménagement des territoires et stations de sports de neige*, cit., pp. 57, 67; L. Larghieri, *Di un piano regolatore di regioni montane in rapporto al sorgere di una nuova città dello sci*, cit., p. 147.

⁶⁷ S. Tadolini, *Urbanistica e organizzazione di centri turistici di alta montagna*, cit., p. 6.

⁶⁸ Vedi C. Franco, *Dans le lieu et dans le temps. Pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes (1945-1975)*, cit., capitoli IV.1 e IV.2.

intervallive assicurate da una catena di infrastrutture via cavo (*catérail*), collegate alla linea ferroviaria transalpina del Frejus o, in alternativa, a un aeroporto⁶⁹. Tuttavia, in ognuno dei casi evocati, un'attenzione crescente viene destinata alla realizzazione di strade carrabili, fino a farne il sistema esclusivo per l'accesso all'alta quota, come si evince anche nell'articolo di Scipione Tadolini del 1942:

«É quindi la strada la comunicazione unica, fondamentale, che va eseguita con opportuni criteri ed accorgimenti, ed ha una preponderante influenza sull'economia della stazione»⁷⁰.

Così come nell'articolo degli architetti Duval-Meyer Heine del 1938:

«D'une façon générale, on accède aux stations par une route susceptible d'être déneigée et dont l'influence sur leur développement, ou leur formation, sera prépondérante. »⁷¹.

Su un piano culturale, siamo all'inizio di un fenomeno che diverrà evidente nel dopoguerra e che farà dell'automobile, bene di consumo diventato accessibile alle classi medie, simbolo di una guadagnata libertà e velocità negli spostamenti, il mezzo privilegiato per raggiungere le destinazioni di vacanza⁷². Vi sono anche ragioni economiche: in Francia, per esempio, la realizzazione delle strade di accesso alla stazione è appannaggio del corpo degli ingegneri Ponts et Chaussées. Il caso francese inoltre testimonia una vera e propria presa di posizione delle

⁶⁹ Secrétariat d'État à l'Éducation Nationale. Commissariat Général à l'éducation générale et aux sports. Direction de l'équipement sportif, «Réalisation éventuelle d'une station internationale. Mission d'études de la Région de Belleville, des Allues et de Saint Bon. Rapport», cit.

⁷⁰ S. Tadolini, *Urbanistica e organizzazione di centri turistici di alta montagna*, cit., p. 6.

⁷¹ G. Meyer-Heine, A. F. Duval, *Aménagement des territoires et stations de sports de neige*, cit., p. 59.

⁷² A. Denning, *Skiing into modernity. A cultural and environmental history*, Oakland 2015.

autorità amministrative a favore della creazione di strade carrabili. Esprimendosi sul caso di Chamrousse, il presidente della Federazione Francese di sci sembra dettare già nel 1938 una regola inderogabile:

«La route, c'est juste l'arme plus efficace pour aller jusqu'à la neige, jusqu'au point où se placera la station, le centre urbain et sportif. C'est depuis là, et depuis là seulement qu'on lancera les téléphériques. Dans le domaine de la neige, le téléphérique ne représente pas un moyen d'accès, mais plutôt un instrument sportif»⁷³.

Tale scelta avrà delle conseguenze problematiche, come il traffico lungo le strade di accesso, la mancanza di spazi di stazionamento oltre che le spese per sostenere la manutenzione invernale.

Prime conclusioni, ulteriori sviluppi e interesse della ricerca

È possibile ricostruire un filone di discorsi che identifica le stazioni come delle *cités*, utilizzando un termine che negli stessi anni identifica in Francia nuovi centri urbani progettati all'esterno delle grandi metropoli. Le nuove *cités* della neve sono strutturate attorno alla funzione principale che le caratterizza: la pratica dello sci. I progettisti dedicano allora molta attenzione al corretto posizionamento della nuova stazione e al suo schema urbanistico.

Un altro filone che sembra esaurirsi negli anni della Guerra considera la creazione di stazioni sciistiche come parte di un più ampio progetto per lo sviluppo dei territori montani, si appropria del concetto di « regione » e si interessa alle connessioni infra-

⁷³ Blanchon Georges, président de la Fédération Française du ski, Intervention au sein de la Radio «Alpes-Grenoble», 1938, Dossier: Chamrousse- Historique - projets 1935–1938. Archives de la Commune de Chamrousse.

URBANISME

LES "STATIONS"

Ce terme « station », dont il est fait un emploi abusif, désigne aussi bien le centre abondamment pourvu de palaces et équipé de tous les perfectionnements, que le village de montagne possédant un ou deux modestes hôtels, bien souvent anciennes maisons rurales transformées. Il ne suffit pas d'une agglomération entrecisée six mois de l'année et fréquentée par quelques skieurs pour que le village devienne station... il lui restera du « chemin à parcourir, de l'hygiène et de la propreté à acquérir tout d'abord, de l'organisation ensuite.

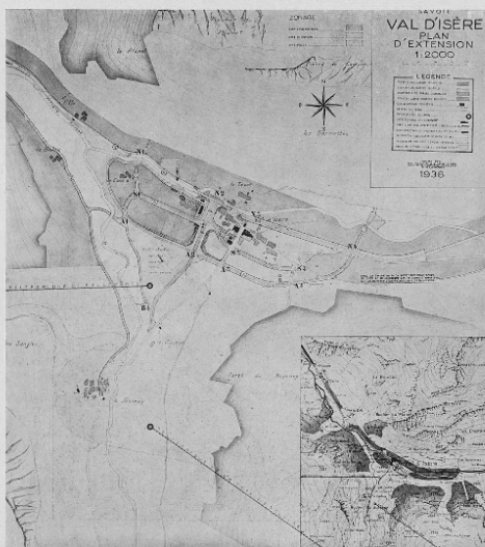
Une classification s'impose : les conditions géographiques, l'altitude, supérieure à 1500 m. et les moyens d'accès forment la première discrimination. Ce ne sont pas les seuls éléments. Les chances de développement et de succès dépendent de conditions diverses, variables parfois. Tel endroit merveilleux comme site, réunissant l'altitude, la gamme idéale des parcours, verra un site voisin moins favorisé connaître un éclatant succès. L'organisation, le « lancement » en sont les causes.

Les possibilités de « grandes stations » sont en nombre réduit : il y a beaucoup de conditions à satisfaire, avec, au départ, des considé-

rations de propriété privée, trop de voisinage entre les propriétés dont l'aspect de gais attire les vieilles ressources, pour que les meilleurs hommes volés ne s'y épanouissent parfois, les palaces fussent perdus un temps précieux pour les réalisations immédiates. Une « station » est essentiellement une affaire commerciale.

Même si l'emplacement est choisi de village, les difficultés ne manquent pas : accès, eau, électricité, tout cela touche à la successive propriété privée.

L'emplacement idéal est l'extrémité d'une vallée, le point où la vallée s'élargissant se joint à la montagne, avec une orientation axiale nord-sud. La prédominance des descentes au Nord assurera une neige poivrée, et un ensoleillement tardif, mais les descentes diversément orientées ne sont pas à négliger : en effet, suivant le saison, la température, les parcours nord ne seront pas les meilleurs (neige crûte, tûle en trop profonde). La convergence des pistes vers le centre, le groupement des moyens de remontée mécanique, partant en « éventails » de la station, sont des facteurs importants de bonne exploitation commerciale. Neirière est le plus complet exemple de ce genre.



IV-72 PLAN D'AMÉNAGEMENT DE VAL D'ISÈRE, DUVAL ET MEYER HEINE, ARCHITECTES-URBANISTES.

Fig. 3. J. P. Sabatou, «Urbanisme en montagne», L'Architecture d'Aujourd'hui, 4, 1939, p. 72.

strutturali a scala territoriale e alla distribuzione delle risorse idriche ed energetiche. Nei contributi considerati, alla figura dell'architetto si affiancano urbanisti e ingegneri. Questa visione verrà meno nel dopoguerra, quando il governo francese finanzierà la creazione delle stazioni sciistiche integrate, promosse da capitali estranei alla realtà locale, con la quale spesso si creeranno dei conflitti, oppure, nel caso italiano, quando una crescita sregolata creerà pesanti squilibri tra le destinazioni invernali sovra-sviluppate e i restanti territori agricoli.

Il testo qui pubblicato costituisce un primo contributo per un lavoro di più ampio respiro. Le misure imposte per limitare la diffusione della pandemia da Covid-19 nel corso del 2020 e del 2021 hanno impedito la consultazione dei fondi di archivio e i necessari spostamenti per indagare i casi studio. Ci si è dunque limitati ad analizzare una parte delle fonti che compongono il corpus della ricerca, ovvero riviste e atti di convegno. Per questo motivo, il contributo ha ancora un taglio progettuale, nell'intenzione di voler proseguire l'indagine. I risultati potranno essere completati da un'analisi approfondita di alcuni progetti elaborati nel decennio 1935–1945, lungo i due versanti della frontiera.

Riteniamo che l'interesse principale del progetto consista nel far luce su una storia, quella della pianificazione turistica della montagna precedente alla Seconda Guerra mondiale, ad oggi poco conosciuta e studiata, in Francia come in Italia. Inoltre, riteniamo che comprendere l'*histoire longue* delle trasformazioni avvenute sui territori alpini, e la sperimentazione di modelli alternativi alla *station intégrée* del secondo dopoguerra, possa offrire spunti di riflessione in una congiuntura che vede la necessità, per le stazioni sciistiche, di reinventarsi, ricercando nuove connessioni a scala territoriale e nuove risorse per differenziare l'offerta turistica.