



RIPARTIRE DALLE
CIME BIANCHE

DOSSIER CIME BIANCHE

UN VALLONE DI GRANDE BELLEZZA

AYAS - dicembre 2017

O. SINTESI

Il Vallone della Cime Bianche, un vallone di straordinaria bellezza che da Saint Jacques des Allemands (Ayas) si protende verso Cervinia e Zermatt, è oggi all'attenzione della cronaca per un progetto funiviario che vorrebbe rilanciare l'economia delle valli del Monte Rosa creando un'attrazione: il terzo comprensorio sciistico al mondo per lunghezza di piste e un carosello di impianti per gite estive.

In tale ottica, uno studio di fattibilità di due anni fa (Masterplan, 2015) propose il collegamento con il colle superiore delle Cime Bianche, ma una recente relazione degli uffici regionali (SIF 2017) scarta questa soluzione proponendo un collegamento con il colle inferiore. Il presente dossier analizza la proposta e propone alternative.

A – PUNTI DEBOLI DELLA VALUTAZIONE DEL PROGETTO

La Relazione SIF:

valuta la nuova proposta solo dal punto di vista economico, senza considerarne l'impatto ambientale. Proposta non nuova: fu analizzata e scartata dal Masterplan per il suo eccessivo impatto ambientale.

- nella valutazione economica assume il punto di vista del futuro gestore dell'impianto omettendo di considerare il punto di vista delle comunità coinvolte. In particolare **non tiene conto della perdita di indotto delle comunità dei comprensori sciistici minori**, per i quali propone la chiusura, conteggiando il conseguente risparmio di gestione in favore del nuovo progetto.
- nella stima dei ricavi **assume condizioni di mercato poco realistiche**: un aumento del 3% delle presenze invernali (mantenuto costante nei prossimi 40 anni), mentre nell'ultimo quadriennio 2012/13 – 2016/17 la media (su 5 anni) delle presenze annue è calata del 3.5% all'anno. La stessa Relazione afferma (pag. 52) che **l'aumento del 3% è condizione essenziale** per garantire la copertura dei costi di costruzione ed ammortamento.
- omette di considerare costi significativi:
 - la manutenzione sostitutiva (che è inevitabile con l'ammortamento previsto su 40 anni). Essa richiede un costo/accantonamento annuo stimabile tra l'1% e il 2% del valore dell'investimento;
 - i costi gestionali (assicurativi, legali, amministrativi etc.) indicativamente stimabili a non meno dell'1% annuo dell'investimento; **questi due costi da soli annullano gli effetti dell'auspicato aumento del 3% delle presenze**;
 - i costi degli investimenti delle opere collaterali indispensabili: un parcheggio a Frachey e la modifica della viabilità di Ayas, già ora inadeguata. Ignorandoli si trasferisce implicitamente al Comune di Ayas il costo di queste opere che non possono essere evitate, pena il fallimento del progetto e la contrazione della redditività per Ayas.
- assume un aumento del biglietto di 1.5 € su tutto il comprensorio Cervino-Monterosa senza analizzare la sensibilità delle presenze invernali al prezzo del biglietto.

anche nel più ottimistico degli scenari prospettati il progetto non è bancabile. Anche se il ricavo fosse di 3,8 milioni di euro/anno, i costi non superassero i 0,83 milioni di euro/anno (al netto del risparmio ottenuto con la chiusura degli impianti minori), gli oneri finanziari e restituzione del debito fossero solo 2,7 milioni di euro/anno, e non ci fossero i costi omessi di cui sopra, il DSCR (Debt Service Coverage Ratio) sarebbe solo 1,10 $[(3,8-0,83)/2,7=1,10]$; ben lontano dal minimo richiesto (1,25-1,30) dalle banche per finanziare un progetto.

omette di considerare il cambiamento climatico, che ridurrà la durata della stagione sciistica di più di 1 giorno all'anno per ogni anno da oggi al 2085. La contrazione media nel quarantennio sarà pari al 20% del ricavo iniziale, mentre la sostenibilità dell'impianto richiede che il ricavo sia il 103% del ricavo attuale in tutto il quarantennio di ammortamento.

In conclusione: fosse anche solo per quest'ultimo motivo, il progetto non è economicamente sostenibile.

È però evidente che l'obiettivo principale del progetto non risiede nella effettiva utilità e potenzialità del servizio reso, quanto nella possibilità di lanciare un'operazione di immagine, incentrata sul grande comprensorio sciistico in un ambiente grandioso e sul marchio Matterhorn/Monterosa. L'operazione, che è finanziariamente in perdita e provoca la perdita di un'area di grande valore paesaggistico/ambientale, è però soggetta ad altri due grossi rischi:

- 1) che le attese (grandi traversate sci ai piedi) si dimostrino del tutto insoddisfatte con un ritorno di immagine negativo e si verifichi, altresì, una perdita di attrattività turistica estiva per la perdita di naturalità della testata di Valle, con la conseguente contrazione del reddito delle comunità;
- 2) una ulteriore crescita della notorietà e capacità di attrazione di Zermatt, che è la stazione maggiormente attrezzata sotto ogni punto di vista, con conseguente regresso delle stazioni valdostane.

B – PROPOSTE ALTERNATIVE

Nella nota abbiamo indicato una serie di proposte di sviluppo di ampio respiro, basata sulla tutela e valorizzazione delle risorse del territorio, senza sottrarci alla necessità di lavorare anche sul marketing, sull'immaginario del visitatore. L'immagine, però, per essere efficace, deve corrispondere alla realtà dei servizi e dell'accoglienza offerta. In tal senso, avanziamo due proposte che consentirebbero alla Valle d'Aosta di emergere, nel grande circo mediatico e della pubblicità, perché punta su prodotti unici, dove si è primi e non terzi.

Ski safari elettrico

Il 2017 sarà probabilmente ricordato l'anno di inizio della messa al bando di diesel e benzina e dell'avvento dell'auto elettrica. Una formidabile occasione potrebbe essere il lancio di un'offerta di Ski Safari Valle d'Aosta da compiersi in autonomia con l'ausilio delle più performanti vetture elettriche presenti sul mercato mondiale da mettere a disposizione in car sharing presso le stazioni sciistiche valdostane.

Parco diffuso della Valle d'Aosta (Geoparco del Monte Rosa)

Una proposta innovativa, unica in Italia, potrebbe essere quella di potenziare e trasformare il Parco Naturale del Mont Avic, che dispone di un valido apparato tecnico, in Parco diffuso della Valle d'Aosta, con il compito di gestire in modo armonizzato tutte le aree protette regionali presenti in Valle d'Aosta. Si potrebbe sfruttare l'unicità del vallone integrandolo, come Geoparco del Monte Rosa, nel Parco diffuso. Il vallone è (o era):

- un unicum geologico
- un museo a cielo aperto dell'estrazione e lavorazione della pietra ollare
- un santuario botanico e faunistico
- una comoda via di collegamento tra il milanese e il centro Europa nel medioevo
- uno dei corridoi da cui i Walser scesero a colonizzare il versante sud del Monte Rosa
- un luogo di meditazione, cenacolo di letterati e pensatori tra '800 e '900.

1. Il Vallone delle Cime Bianche

Il Vallone delle Cime Bianche è situato interamente nel Comune di Ayas. Molto vasto, si estende per una lunghezza di circa 10 chilometri, delimitando a ovest il versante meridionale del massiccio del Monte Rosa.

Solcato per l'intera lunghezza dal Torrente Courtaud, il versante orografico destro è sovrastato dai ripidi versanti che sorreggono il terrazzo orografico d'alta quota che dalla base del Grand Tournalin e del Monte Croce conduce al Monte Roisetta.

Il versante orografico sinistro, denominato anche Comba d'Aventine, è un susseguirsi di ampi pianori erbosi e torbiere che intersecano le vallette tributarie di Tzere e Rollin, le cui acque originano dagli omonimi ghiacciai.

In fondo al vallone si ergono le tre bianche cime calcaree triassiche da cui deriva l'antico toponimo: la Pointe Sud, il Bec Carré e la Gran Sometta.

Un insieme unico

Il Vallone delle Cime Bianche è un luogo che incanta e meraviglia, passo dopo passo, perché nel suo insieme presenta una straordinaria varietà e stratificazione di ricchezze naturalistiche, paesaggistiche, storico-culturali e archeologiche.

Interesse geologico

"Ancor più che negli aspetti biologici, già al massimo livello scientifico e d'interesse turistico, l'eccellenza del vallone è legata alla sua eccezionale natura geologica" (Dal Piaz, 1990).

Il vallone ospita, infatti, un unicum geologico: la placca africana e la placca europea nel loro lento moto sono giunte qui a incontrarsi, chiudendo e sollevando l'antico oceano, la Tetide, che li separava.

Sono tipici del vallone delle Cime Bianche:

- a) La completezza dei vari elementi costituenti il fondo oceanico (serpentiniti del mantello, antichi gabbri e basalti della crosta oceanica, antichi sedimenti) in uno spazio raccolto e ben delimitato;
- b) La loro distribuzione a tre livelli ben distinti: dal basso la litosfera oceanica profonda, con la crosta prevalentemente di origine magmatica, poi il margine lagunare inserito sopra (fascia Cime Bianche) e quindi in alto la successione prevalentemente di origine sedimentaria (Roisetta, Tournalin);
- c) La chiarezza delle varie associazioni mineralogiche nelle rocce, che illustrano sia le fasi di massima profondità (eclogiti, rocce a granato e giadeite), sia le successive fasi di risalita in superficie (in particolare la cosiddetta pietra ollare).

In nessun altro luogo delle Alpi sono presenti tutte e tre queste caratteristiche.

Integrità ambientale

Di notevole ampiezza, dalla Rocca di Verra fino al Grand Tournalin, il Vallone rappresenta l'ultimo esteso spazio integro del versante sud del massiccio del Monte Rosa, toccato solo marginalmente dall'intervento pesante dell'uomo, seppure di notevole impatto in prossimità del colle inferiore e del colle superiore delle Cime Bianche (collegamento fra gli impianti sciistici della Valtournenche e del Breuil e bacino per l'innevamento artificiale).

Un'integrità sempre più rara e destinata, pertanto, ad acquistare sempre maggiore valore, anche sul piano economico, con lo scorrere degli anni.

Paesaggi inaspettati

Il Vallone, per la sua varietà di ambienti e di orizzonti, sorprende il visitatore ad ogni svolta del sentiero, dopo ogni salita: i pianori verdeggianti, i pascoli, il colpo d'occhio sui ghiacciai, la corona di cime rocciose sfumate di colori inaspettati, il Cervino che compare e scompare...dove regna il silenzio, il suono del vento, la voce dell'acqua: silenziosa nei laghi turchesi, scrosciante nel torrente, pronta a nascondersi nella torbiera e a riposarsi nelle anse sinuose delle praterie. Dal Colle Superiore delle Cime Bianche, che mette in collegamento con la Valtournenche, è ragguardevole il colpo d'occhio sul Cervino e le Grandes Murailles.

Ricchezze naturalistiche

Il Vallone, con le sue balze erbose, i suoi laghi e i suoi torrenti che fanno da cornice a un prezioso ecosistema floreale e faunistico d'alta quota, costituisce una piccola e intatta perla di ecologia alpina, nonostante le severe condizioni climatiche. Infatti, con l'eccezione dell'immediato settore a monte di Saint-Jacques, tutto il territorio è sottoposto al regime di ZSC-ZPS, due acronimi che identificano la massima protezione naturalistica prevista dalle norme europee (IT1204220 - Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa).

Per quanto riguarda la flora, il vallone è stato segnalato dalla Società Botanica Italiana fra i biotopi italiani di rilevante interesse vegetazionale e meritevoli di conservazione. In particolare è da notare il rilevante sviluppo della varietà ambientale, che trapassa ripetutamente dalla torbiera alla prateria asciutta, dagli ambienti carsici al macereto, dai pascoli ai suoli periglaciali. Ulteriore biodiversità vegetale è creata dalla contiguità fra substrati calcarei e silicei. Si intreccia così una complessa e delicata comunità vegetazionale a più livelli ed intersezioni. Non a caso, nelle parti alte del vallone e sul massiccio si sono registrati i massimi altitudinali di numerose specie floristiche alpine (una sessantina tra specie e varietà), tra cui il ranuncolo dei ghiacciai, l'androsace alpina e la sassifraga a foglie opposte.

Molte delle principali specie faunistiche alpine superiori sono rappresentate nel vallone. In particolare sono documentati, fra i mammiferi, lo stambecco, il camoscio, l'ermellino, la lepre e la marmotta. Nel vallone vige il divieto di caccia.

Fra gli uccelli inseriti nell'Allegato I della Direttiva 2009/147/CE nidificano la coturnice, l'aquila reale, il gracchio corallino, la Pernice bianca, il gallo forcello, il fringuello alpino ed il culbianco. Sono poi regolarmente avvistati gheppio, cuculo, averla, cardellino verso le basse quote. Scarseggiano gli studi sulla fauna dei rettili e degli invertebrati. Per questi ultimi, nei tempi recenti disponiamo di segnalazioni sparse, come ad esempio quella relativa al bel carabide *Oreonebria castanea* che vive in ambienti periglaciali.

Storia millenaria

Il Vallone delle Cime Bianche ha da sempre rappresentato il miglior tramite di collegamento fra il Vallese, la Valle d'Aosta e la pianura padana. La stessa presenza romana è documentata in sole due valli del Monte Rosa, quella di Ayas e quella di Zermatt, tramite il reperimento di tombe databili al I e II secolo d.C. e monete rinvenute al passo del Teodulo, conservate a migliaia nei musei di Zermatt, Briga e Aosta.

In epoca medievale la Val d'Ayas era feudo ecclesiastico dell'abbazia di Saint Maurice d'Agaune, non distante da Martigny.

Nel XIII secolo inizia la colonizzazione walser che interessa l'intero versante meridionale del Monte Rosa e di cui il Vallone costituì uno dei principali itinerari di accesso. Per diversi secoli il Vallone rappresentò la parte terminale della valle dei mercanti (Kraemerthal) che era via privilegiata di scambi fra il Vallese, la Valle d'Aosta e la pianura lombarda, attraverso le valli di Ayas, Gressoney e

Sesia. Si possono così spiegare le testimonianze che ancora si ammirano lungo il vallone: il tratto di strada lastricata al colle superiore delle Cime Bianche e la stazione di posta dell'alpe Varda.

Di notevole interesse è la tematica relativa al popolamento Walser dell'alta Val d'Ayas, di cui abbiamo abbondanti testimonianze ma che attende studi più documentati a livello europeo, che è l'orizzonte in cui operavano i mercanti e gli artigiani alpini nei loro spostamenti. I Walser hanno lasciato tracce di un'organizzazione originale del territorio che possono essere reperite nelle terre alte della Val d'Ayas. Anche in questo caso, il Vallone delle Cime Bianche rappresentava un corridoio obbligato per congiungere i vari stanziamenti Walser delle valli del Rosa.

Nel Vallone ha origine il Ru Courtaud, realizzato fra il 1393 e il 1433 per portare acqua irrigua alle aride colline di Saint-Vincent, Emarèse e Challant-Saint-Anselme, con un percorso di 25 km, e tutt'ora in attività.

Luogo di cultura e di meditazione

All'incrocio di storia e costume, fra i legati culturali del Vallone delle Cime Bianche va ricordata l'intensa frequentazione da parte delle élites borghesi tra Ottocento e Novecento, che lasciarono una forte impronta su tutta l'alta Val d'Ayas. Indimenticabile è la memoria dell'Abbé Gorret, l'Orso della Montagna (come si firmava), primo salitore del Cervino dal lato Italiano, che passò buona parte della vita a Saint Jacques. Non possiamo poi non ricordare il poeta torinese Guido Gozzano, che soggiornò a Fiéry, il Beato Pier Giorgio Frassati che a Fiéry mosse i suoi primi passi alpinistici, e Giuseppe Giacosa che in Novelle e Paesi Valdostani, ci lasciò una indimenticabile descrizione della vita dei contrabbandieri che da Fiéry, risalendo il Vallone, raggiungevano il Vallese tra '800 e '900. L'Abbé Jean Baptiste Cerlogne scelse la tranquillità della rettoria di Saint-Jacques per raccogliere ed elaborare, dal 1879 al 1883, i materiali per la stesura della grammatica e del dizionario del patois (dialetto valdostano). Anche nel secolo scorso il Vallone ha conosciuto il turismo culturale ed esplorativo della borghesia intellettuale torinese, di cui l'alta Val d'Ayas ha assorbito in parte lo spirito. Fu sicuramente questo spirito che permise a un altro intellettuale, don Michele Do, di vivere nell'eremo di Saint-Jacques fino alla morte, avvenuta pochi anni fa.

Eccezionale museo a cielo aperto

La testata della Valle d'Ayas, ed in particolare il Vallone delle Cime Bianche, presenta un patrimonio senza eguali di testimonianze relative all'estrazione e alla lavorazione della pietra ollare in alta quota, fin dall'epoca romana, con un apice nel corso del VI e VII secolo.

Assai vaste e non mappate sono le aree di coltivazione degli affioramenti a cielo aperto nel Vallone delle Cime Bianche, nella zona del Mase, dei pianori di Rollin, delle pietraie di Tzere, del solco vallivo che dal Gran Lago delle Cime Bianche porta al passo del Plateau Rosa. Ancora oggi sono ben documentati nel vallone tre siti di lavorazione (tornitura ad acqua) ad una quota fra i 2400 e i 2500 m.

Saint-Jacques costituiva il cuore della lavorazione della pietra ollare (pera doutsas): sono stati qui ritrovati imponenti ammassi di residui tronco-conici della lavorazione di recipienti e vasi, senza che finora si sia individuata la cava di estrazione, probabilmente ipogea e ricoperta da eventi franosi.

A Saint-Jacques rimangono pochi manufatti (pentole, vasi, pesi), il cui censimento è urgente. Alcuni pezzi sono esposti al Museo dell'Artigianato Valdostano a Fénis.

Di notevole interesse anche il sito del Monte Rosso di Verra, la cui sommità presenta affioramenti originari di pietra ollare non coltivata, a causa delle difficoltà di accesso, mentre più in basso, nelle vicinanze dei laghi di Résy, sono presenti massi coltivati e un'interessante incisione.

Un vero e proprio museo a cielo aperto, un patrimonio notevole, pochissimo indagato, quasi del tutto sconosciuto, per nulla valorizzato, con reperti che vengono man mano depredati.

Da annoverare nel patrimonio archeologico anche le torbiere presenti nel vallone, in particolare la grande torbiera della Varda che, per la sua collocazione su un altipiano non soggetto a fenomeni franosi o valanghivi, rappresenta un vero e proprio archivio naturale - tutto da consultare- degli ultimi 10/15.000 anni di storia del clima, dei cicli vegetativi, dei commerci, degli insediamenti umani nel vallone.

Una risorsa inutilizzata

È del tutto singolare che le straordinarie ricchezze presenti nel Vallone delle Cime Bianche non siano state finora oggetto di studio e di valorizzazione (culturale, scientifica, turistica) né da parte degli enti locali di governo del territorio né da parte della Regione Valle d'Aosta e delle sue strutture. Siamo in presenza di un'area naturale protetta, peraltro di ragguardevole estensione, non gestita e pertanto poco fruttuosa per l'economia locale.

2. Il progetto funiviario

Non realizzatisi, nel corso degli anni '70 del secolo scorso, i primi progetti di collegamenti funiviari da Ayas verso il Breuil e verso Zermatt (Gobba di Rollin), negli ultimi anni hanno ripreso vigore i propositi di unire i comprensori sciistici di Cervinia/Zermatt con quelli del Monterosa Ski attraverso il Vallone delle Cime Bianche, con la consapevolezza di sacrificare sull'altare di un presunto ritorno economico immediato la sua integrità ed unicità, non più riproducibile in futuro.

Progetto Alplinks (2015)

Fautore il comune di Valtournenche, e con il concorso dei comuni di Ayas, Gressoney-La-Trinité e Gressoney-Saint-Jean, nel 2015 fu predisposto un costoso studio di fattibilità per la realizzazione di un collegamento funiviario che avrebbe dovuto permettere la creazione di un unico grande carosello di impianti di risalita da Zermatt ad Alagna, a servizio della pratica dello sci di discesa. Il documento finale (il cosiddetto Masterplan) non è mai stato reso disponibile al pubblico. La proposta prefigurava la realizzazione di due impianti: una telecabina dalla località Frachey alla località Varda (m. 2.300), e una funivia trifune (3S) dall'alpe Varda al colle superiore delle Cime Bianche. Lo stesso studio escludeva la possibilità di realizzare una pista di sci nella parte bassa del Vallone e accennava ad una pista nella parte alta. A seguito anche della documentata analisi dello scempio che avrebbe comportato la realizzazione di una pista da sci, la stessa Amministrazione comunale di Ayas ha riconosciuto che non è realizzabile.

A ruota della presentazione alla popolazione delle magnifiche sorti che sarebbero generate dal nuovo collegamento funiviario, i promotori del progetto Alplinks inviarono, secondo usanze di stampo medievale, un questionario farsa ai soli capofamiglia per sondare l'opinione dei residenti, senza alcuna possibilità di approfondimento, confronto, dibattito.

Su oltre 600 famiglie risposero in 289, meno della metà, e di queste 230 si espressero a favore di quel progetto di collegamento, peraltro cestinato appena due anni dopo.

Relazione del SIF (2017)

A seguito della votazione, in data 14 dicembre 2016, da parte del Consiglio regionale, di un ordine del giorno che impegnava la Giunta a presentare "una relazione/proposta sulla situazione tecnico/economica/finanziaria" delle proposte dei collegamenti intervallivi Pila/Cogne e Ayas/Cervinia, nella primavera del 2017 il Servizio Impianti a Fune (SIF) della Regione Valle d'Aosta predisponendo, con il concorso delle società interessate, una relazione rimasta finora ufficiosa, mai resa pubblica, e portata alla luce da un servizio giornalistico (La Stampa - 15 agosto 2017).

Considerato l'insieme delle tematiche coinvolte nell'ipotesi di un collegamento funiviario nella testata della Valle d'Ayas (in campo turistico, ambientale, paesaggistico, culturale), appare del tutto fuori luogo che la nota a nome della Regione provenga da una sola struttura tecnica, il Servizio impianti funiviari, e non da uno specifico gruppo di lavoro.

La visione prettamente impiantistica permea l'intera relazione, facendo perdere la complessità e la portata delle decisioni da assumere.

In relazione al collegamento Ayas/Cervinia, la relazione SIF propone, a differenza dello studio di fattibilità realizzato nel 2015 nell'ambito del progetto Alplinks, il collegamento non più con il colle superiore delle Cime Bianche, ma con il colle inferiore, in considerazione delle esigenze di rinnovo degli impianti lato Cervinia e per consentire il collegamento estivo verso il Plateau Rosa e Zermatt. L'idea sarebbe quella di realizzare una successione di 4 telecabine (Frachey - alpe Varda, alpe Varda - colle inferiore, colle inferiore - colle superiore, colle superiore - stazione di Cime Bianche

Laghi della funivia del Plateau Rosa), dal costo complessivo stimato di ca. 50 milioni, destinati ad aumentare di anno in anno (Skyway docet). Ma così facendo si perde il vantaggio offerto dal più moderno impianto 3S, che non solo ha un minor impatto ambientale ma è anche meno soggetto a chiusure a causa del vento.

Le ragioni poste alla base del collegamento funiviario fra Ayas e Cervinia sono quelle note:

- creazione di un comprensorio sciistico di grandi dimensioni e di maggiore appetibilità;
- richiamo per il turismo estivo;
- necessità di accedere a territori sciabili in alta quota, a seguito dei cambiamenti climatici in corso;
- accesso da Ayas al comprensorio di Cervinia ad inizio/fine stagione.

In concreto, i risultati attesi sono piuttosto vaghi e aleatori.

Sulla base degli attuali spostamenti intra-vallivi - appena il 30% di sciatori che provengono da Zermatt e da Alagna raggiungono rispettivamente le piste di Valtournenche e di Ayas - i passaggi attesi sui nuovi impianti sono alquanto limitati, tant'è che si ritiene sufficiente una portata oraria di 1.000/1.200 persone. Anche i passaggi estivi sono rapportabili a quelli che si registrano sulla telecabina del Crest o sulla funivia di Sant'Anna (ca. 20.000 passaggi, in media 200 passaggi al giorno).

Accennati qua e là, si possono cogliere gli obiettivi veri dell'intervento:

- operare sull'immagine del nuovo grande comprensorio per aumentarne la capacità complessiva di attrazione e, soprattutto, aumentare il prezzo del biglietto;
- disporre di una merce di scambio di peso per convincere il territorio della necessità di ridimensionare o eliminare gli impianti in perdita di Antagnod, Brusson e Gressoney-Saint-Jean;
- utilizzare l'intervento per ammodernare e razionalizzare gli impianti versante Cervinia (sostituzione della sciovia Gran Sometta e smantellamento della seggiovia Goillet).

Pur riducendo i costi del collegamento al minimo, eliminando ogni considerazione di impatto ambientale, e tacendo del tutto i costi connessi (parcheggi a Frachey e viabilità a Champoluc), l'intervento a carico delle società Cervino e Monterosa (comprensivo di rimborso di capitale più interesse e delle spese di gestione) ammonterebbe a oltre 3,5 milioni annui, calcolati come rateo di 50 milioni di investimento, spalmati in ben 40 anni.

Oltre alla difficoltà di reperire tali fondi sul mercato, per poter sostenere l'investimento si dovrebbero verificare le seguenti condizioni:

- Aumento medio del biglietto di 1,5 €, con introito annuo di ca. **2 milioni**;
- Aumento costante del 3% delle presenze sui due comprensori (basato sul dato già molto favorevole del 2016/2017), con introito annuo di ca. **1,17 milioni**;
- Incasso estivo per salite provenienti da Ayas (22.000 passaggi x 30 €) di € **660.000**.

I nuovi incassi di 3,8 milioni/anno, qualora si verificassero, sarebbero in grado di coprire i costi dell'investimento pari a 3,5 milioni/anno.

Occorre sottolineare che le spese di gestione calcolate in € 830.000 anno, già sono al netto di risparmi potenziali di € 570.000, derivanti dal ridimensionamento degli impianti di Antagnod, Brusson e Gressoney-Saint-Jean (€ 400.000 di costi di gestione) e dalla eliminazione della sciovia Gran Sometta (€ 170.000 di costi di gestione).

Una sostenibilità economica palesemente precaria, ragion per cui si invoca in tono neppure tanto sommo un finanziamento pubblico a fondo perduto.

In effetti, come era prevedibile, a seguito della Relazione e delle minacce di ridimensionamento, le reazioni delle località minori non si sono fatte attendere.

Un collegamento in perdita

Ad un esame non superficiale, il collegamento ipotizzato si prefigura in perdita sotto ogni punto di vista: economico, ambientale, sociale.

Perdita economica

Lo specchio per le allodole dell'intera operazione è che il completamento del carosello impiantistico da Zermatt ad Alagna consentirebbe la creazione di un megacompiensorio sciistico di fama mondiale in grado di attrarre nuova clientela. In realtà, come si può agevolmente verificare grazie agli strumenti oggi disponibili (<http://www.skiresort.it/migliori-comprensori-sciistici/europa/> oppure <http://www.dovesciare.it/le-localita-sciistiche-straniere-migliori-deuropa>), i fattori di successo di una stazione sciistica vanno ben al di là della mera estensione chilometrica di piste collegate.

D'altronde basti guardare all'esistente comprensorio Zermatt/Cervinia: ci sarà pure qualche ragione, oltre ai km di piste, se Zermatt fa 1,2 milioni di presenze invernali contro i meno di 400.000 di Valtournenche.

A proposito di terzo comprensorio mondiale, quanti sanno qual è il primo?

Inoltre, il comprensorio prefigurato, unico lo è solamente sulla carta, data la mancanza di compattezza (a differenza dei maggiori comprensori europei) e l'enorme dispersione orizzontale di valle in valle da Zermatt ad Alagna.

Il collegamento delle Cime Bianche, data l'impossibilità - riconosciuta da tutti - di realizzare piste da sci - si configurerebbe di mero trasferimento, con tempi di permanenza a bordo inconciliabili con le esigenze degli sciatori.

Uno sciatore proveniente da Cervinia dovrebbe utilizzare 8 impianti prima di poter mettere gli sci ai piedi ad Ayas, senza contare il rientro. Se proveniente da Frachey (Ayas) 3 impianti sia per arrivare sulle piste di Cervinia sia per il ritorno; 4 impianti per andare verso Zermatt, non parliamo di Gressoney o Alagna.

Un investimento, per quanto si riuscisse a limitarlo, del tutto in perdita, unicamente per poter annunciare e comunicare la creazione del grande comprensorio Matterhorn/Monterosa. Una operazione vuota di concretezza, tutta basata sull'immagine, che potrebbe portare qualche beneficio solo alla stazione maggiormente strutturata, cioè a Zermatt.

Una dettagliata disanima della valutazione economica esposta nella Relazione del SIF è in appendice.

Perdita ambientale

L'impatto sulla testata della Valle d'Ayas e sull'intero Vallone delle Cime Bianche sarebbe devastante, in un'area che presenta caratteristiche del tutto eccezionali, come prima messo in luce, tutelata a livello comunale, regionale ed europeo.

Se lo studio del 2015 aveva cercato di limitare, perlomeno di facciata, l'impatto ambientale prevedendo per il tratto superiore (alpe Varda - colle superiore) un tragitto un poco defilato rispetto al centro del Vallone e una soluzione impiantistica (impianto 3S) performante e con un numero limitato di sostegni, la relazione SIF non ha scrupolo alcuno nello scegliere la soluzione meno costosa e collocarla nel cuore del Vallone. Una soluzione scartata appena due anni prima perché inaccettabile dal punto di vista ambientale.

La telecabina da Frachey all'alpe Varda sorvolerebbe le frazioni di Rovinal e Drole, richiederebbe l'apertura di un varco nelle zone boschive, l'abbattimento di un considerevole numero di alberi, la creazione di piste di soccorso, lo sconvolgimento della testata di valle, da cui partono innumerevoli percorsi escursionistici, da quelli adatti alle famiglie ai più impegnativi.

La telecabina da Varda al colle inferiore sarebbe realizzata interamente in un'area sottoposta a quattro livelli di protezione (vigente Piano Regolatore Generale Comunale, PTP della Regione Valle d'Aosta, vincoli nazionali per la tutela del paesaggio, ZSC/ZPS "Ambienti Glaciali del Gruppo del Monte Rosa") e sfingerebbe per sempre l'ultimo vasto spazio naturale dell'intero versante meridionale del Monte Rosa.

Il disprezzo per il valore ambientale dell'area è ben espresso laddove proprio nella fase conclusiva della relazione si arriva ad affermare "Gli impatti potrebbero essere mitigati eliminando alcuni impianti in altri comprensori delle vallate interessate e generando nuove aree di protezione in Valle d'Aosta". Un'affermazione così assurda la si potrebbe forse attendere dalla società Monterosa, non da un Servizio tecnico della Regione.

Perdita sociale di identità

Nella relazione si afferma che il collegamento potrebbe avere una forte valenza estiva, arrivando ad accostarlo alla Skyway del Monte Bianco, salvo poi ridimensionare di molto i flussi attesi.

Le previsioni sull'appeal estivo delle due telecabine sono, peraltro, del tutto aleatorie e basate sul fatto che le valli del Monte Rosa hanno una presenza turistica equilibrata fra la stagione invernale e quella estiva, con una forte vocazione al turismo estivo, che potrebbe alimentare il nuovo impianto. Neppure una riflessione sul fatto che il turismo estivo ad Ayas possa essere frutto di un territorio sul quale si affaccia il versante più armonico del Monte Rosa, maggiormente accessibile, con vaste aree di grande valore naturalistico e paesaggistico, ad iniziare dalla testata di Valle.

L'idea è quella di proporre anche qui "..le escursioni e tragitti panoramici" in funivia, omologando l'offerta di Ayas a quella di Cervinia, del tutto squilibrata sull'inverno.

L'Italia e la Valle d'Aosta sono mete da sempre, e sempre più, di visitatori che apprezzano le diversità, l'autenticità, l'identità dei territori che incontrano. Il Vallone delle Cime Bianche è parte costituente dell'identità storica, culturale e paesaggistica di Ayas, non alienabile.

Nell'ambito di una visione "mordi e fuggi" della montagna, si vuole proporre la salita fino al Piccolo Cervino e abbinarla alla Skyway del Monte Bianco? Nessun ostacolo a farlo sul versante di Valtournenche. Inoltre, se qualche alpinista o semplice visitatore intendesse partire da Ayas per salire al Plateau Rosa oppure al Piccolo Cervino, potrebbe semplicemente fruire dell'efficiente servizio di Trekbus intervallivo, in funzione da alcuni anni.

3. Il turismo che cambia

Lo sci, che ha caratterizzato l'offerta turistica principale di Ayas negli ultimi 30/40 anni, rimane una risorsa importante, il cui mantenimento richiede accorte politiche di investimento e servizi complementari, in considerazione dei cambiamenti climatici in atto, sui quali non si può certo intervenire in tempi brevi, ma anche in considerazione delle trasformazioni profonde del mercato turistico, che rappresenta il più dinamico settore economico a livello mondiale.

Stiamo vivendo il passaggio da forme di turismo di massa a forme molto più articolate, con una moltitudine di persone, di viaggiatori - di livello culturale crescente, sempre più informati, esigenti - alla ricerca durante tutto l'anno di autenticità dei luoghi, con attenzione particolare alla qualità ambientale, alla cura del territorio, all'integrità dei paesaggi, ai valori storici e culturali.

Sul piano temporale stiamo assistendo ad un restringimento della stagione invernale, ad un allungamento di quella estiva, con la montagna che si candida ad offrire nuove opportunità di benessere, e all'interesse per l'offerta dei fine-settimana primaverili (disgelo, rinascita della natura) e autunnali (prodotti della terra, bellezza dei colori autunnali del paesaggio).

Per la stagione invernale sono inoltre in crescita gli amanti della montagna ma non dello sci, definiti Slons (snow lovers no skiers), e dediti alle passeggiate, al relax, attenti alla scoperta del territorio, dei villaggi. Già attualmente la maggioranza dei turisti che frequentano Ayas in inverno è composta da non sciatori.

Lo sforzo che abbiamo compiuto è finalizzato ad identificare le risorse utili a potenziare un'offerta turistica originale, complementare a quella dello sci, e maggiormente integrata con le altre attività economiche.

Il posizionamento turistico del comprensorio del Monte Rosa e di Ayas

Come viene riconosciuto dalla stessa relazione SIF, la Valtournenche ha una vocazione prevalentemente invernale, mentre Monterosa si caratterizza per un equilibrio tra le due stagioni.

Di seguito una elaborazione dei dati riportati nella relazione:

Arrivi comprensorio Cervino						Totali
Estate 2016	49.295	35%	Inverno 2015/16	91.378	65%	140.673
Presenze comprensorio Cervino						
Estate 2016	171.000	29%	Inverno 2015/16	420.843	71%	591.843
Arrivi comprensorio Monterosa						
Estate 2016	70.233	49%	Inverno 2015/16	72.148	51%	142.381
Presenze comprensorio Monterosa						
Estate 2016	191.374	44%	Inverno 2015/16	241.031	56%	432.405

Nell'ambito del Monterosa, la Val d'Ayas - grazie all'ampiezza della vallata, alla vastità degli orizzonti, alla varietà dei paesaggi e dell'offerta sentieristica - ha potuto mantenere una sostanziale equivalenza fra il turismo invernale e quello estivo, e si colloca, pertanto, in una posizione di vantaggio rispetto alla necessità di ripensare lo sviluppo turistico dei prossimi 20/30 anni.

Interessanti le indicazioni scaturite dall'indagine (<http://www.turismok.com/blog/indagine-turismo-2016/>) condotta nell'estate 2016 da TurismoOk, in collaborazione con l'Assessorato al Turismo, ove si evidenziano le motivazioni principali di visita. Per il comprensorio Monterosa: Natura, 62% - Riposo/Wellness 32% - Sport 17%. Nella scelta della destinazione turistica, essenziale risulta essere il grado di accoglienza.

TurismoOk riporta pure un'analisi (<http://www.turismok.com/blog/analisi-dati-sul-turismo-estate-2017-valle-d-aosta/>) sui dati del turismo estivo 2017, ove emerge che la soddisfazione maggiore

proviene dagli operatori del comprensorio del Monterosa e quella minore dagli operatori del comprensorio del Cervino. Ciò a conferma che la monocultura turistica incentrata sullo sci e la meccanizzazione della montagna può diventare un handicap quando accontenta una sola categoria di utenti, allontanando gli altri.

4. Proposte di sviluppo

Il comprensorio del Monterosa, la stazione di Ayas, sono destinazioni turistiche che mantengono una finestra aperta sul futuro perché non hanno annullato la vocazione alpina, in favore del trasferimento della città in montagna, salvaguardando l'ambiente, gli spazi di silenzio, l'identità storica e culturale, le bellezze architettoniche, le occasioni di esperienza estetica e ricreativa a contatto con la natura. Dove riprendono vigore innovative esperienze di ritorno all'agricoltura.

È a partire da questi atout che è possibile lavorare per dare valore alle risorse durature del territorio e competere con le sfide e le incognite del futuro, nella consapevolezza che potrà guardare con serenità al futuro chi ha protetto l'ambiente e il territorio, affiancando alle risorse naturali il dono dell'accoglienza, della vivacità culturale, dell'autenticità, della socialità.

L'alta Valle d'Ayas e il circondario di Saint-Jacques des Allemands, già oggi meta di numerosi visitatori attratti dalla natura intatta, dalla straordinaria visione del Monte Rosa, dalle possibilità escursionistiche estive e invernali di ogni livello di difficoltà, possono diventare un laboratorio di sviluppo locale, di una visione strategica, in grado di coinvolgere l'intera Valle d'Ayas, creando sinergie e complementarietà.

Riprendiamo e presentiamo alcuni spunti molto operativi.

Canton des Allemands e Villaggi Walser

Fiéry, alla sommità della Valle e all'imbocco del Vallone delle Cime Bianche, culla della nascita del turismo nella Valle d'Ayas, con i primi due alberghi di fine '800, e Saint-Jacques, cuore del Canton des Allemands (insediamenti walser), mostrano segni di sofferenza, nonostante potenzialità enormi. Saint-Jacques, già oggi base di partenza di un ventaglio eccezionale di escursioni, potrebbe diventare, con poca spesa, il punto di partenza anche dei percorsi archeologici alla scoperta della escavazione e lavorazione della pietra ollare e delle vicende storiche che ha vissuto.

Fiéry, da collegare con una strada riservata a servizi di navetta elettrica, potrebbe diventare il luogo ove proporre soggiorni di meditazione, di riscoperta del silenzio, di passeggiate silenziose, riprendendo così la sua prima vocazione.

In generale, però, tutti i villaggi di origine walser posti all'envers di Ayas (da Fiéry, a Résy, a Soussun, al Crest, a Frantze, a Cunéaz fino a Mascognaz) - grazie a scelte di vita ed imprenditoriali lungimiranti, stanno mostrando segni di ripresa con il reinsediamento di nuclei famigliari e di attività di accoglienza turistica aperti buona parte dell'anno, rivolti a volte anche agli sciatori ma molto spesso ad una clientela diversa.

Il minimo per queste frazioni è immaginare un accesso dignitoso e regolamentato, una strada diversa dalle polverose piste attuali che indispettiscono coloro che le percorrono a piedi.

Rilancio del Tour du Mont Rose

Uno splendido e storico trekking quello attorno al massiccio del Monte Rosa, che ripercorre in buona parte gli itinerari migratori del popolo Walser, che percorre splendidi valloni, come quello delle Cime Bianche e tocca straordinari villaggi, come quelli di Otro in Valsesia, che ha grandi potenzialità di crescita, attraverso principalmente uno sforzo organizzativo (creazione dell'elenco dei rifugi e degli alberghi convenzionati ove fare tappa, trasparenza dei prezzi, prenotazioni online, trasporto bagagli, tracce gps delle tratte). Per capire cosa si attendono i clienti del Tour, basti sapere che molti escursionisti, per lo più stranieri, preferiscono allungare il percorso fino al colle del Rothorn e perfino fino al colle dei Pinter, anziché seguire il percorso classico che attraversa i paesaggi banalizzati dalle piste da sci della Bettaforca. Per sincerarsene è sufficiente interpellare i gestori dei rifugi di Résy e Alpenzù.

Gestione dell'area Natura 2000

Il comune di Ayas ha individuato, nell'ambito del PRGC vigente, un'ampia area (Ef1) di specifico interesse naturalistico, molto ampia (5.897 ha), che si sviluppa dal Vallone di Nana fino al Vallone della Forca (torrente di Résy), che ingloba la parte di Ayas (4.510 su 8.645 complessivi) del sito europeo Natura 2000 (IT1204220 Ambienti glaciali del Monte Rosa) e buona parte dell'Oasi di protezione della Fauna del Grand Tournalin, la più estesa della Valle d'Aosta, che va dal Vallone di Nana alla Testa Grigia.

Un'area protetta, di enorme interesse naturalistico, che potrebbe davvero costituire un volano per l'economia di Ayas qualora venisse gestita, valorizzata e promossa.

Valorizzazione del patrimonio culturale, storico ed artistico

Come abbiamo visto, l'alta Val d'Ayas è caratterizzata da importanti lasciti di carattere storico, culturale ed artistico:

- gli insediamenti Walser;
- l'estrazione e la lavorazione della pietra ollare;
- le testimonianze relative alla *Kraermerthal* (via dei commerci);
- la presenza nel tempo di personalità di assoluto rilievo (dall'Abbé Gorret, Guido Gozzano, Giuseppe Giacosa, il beato Frassati, fino a Don Michele Do);
- la colonia estiva Olivetti, compreso il campeggio internazionale.

Una eredità culturale da indagare e valorizzare, sostenendo la candidatura - a Patrimonio dell'Umanità (Unesco) da tutelare - del patrimonio intangibile rappresentato dal bagaglio storico e culturale tramandato dalle popolazioni di origine Walser, stanziato tutt'attorno al Monte Rosa, e oltre, nel corso del XII e XIII secolo. Candidatura avanzata dalle Comunità Walser piemontesi e valdostane.

Servizi culturali, attività sportive, fitness, proposte a tutto campo devono consentire di avanzare un'offerta turistica integrata 360 giorni all'anno.

Spazi di socialità ed innovazione

Il turismo non è mai stato unicamente l'offerta di servizi con un ritorno finanziario, ma l'incontro fra persone di diversa provenienza ed estrazione sociale che ha innescato nuove dinamiche demografiche, di arricchimento umano reciproco, di scambio di saperi e conoscenze. Ciò è ancor più vero oggi, nel rapporto tra i visitatori che cercano di comprendere i valori costitutivi di un territorio, di relazionarsi con la popolazione, e chi vive in montagna e ha bisogno di ampliare i propri orizzonti. Per il futuro delle nostre valli, per il futuro della montagna, è essenziale che i nuovi montanari, i nostri figli, conoscano l'inglese, posseggano salde competenze informatiche, imparino da chi ha fatto esperienze innovative e riuscite. In tal senso sarebbe assai utile la creazione di uno spazio di scambio esperienze e di innovazione: uno spazio coworking, attrezzato e connesso in fibra ottica, ove il visitatore possa svolgere attività a distanza, rinviando magari il rientro in città, e i residenti possano trovare occasioni di confronto, di sperimentazione di nuove attività.

Il Brand Monterosa

A differenza del Matterhorn (Cervino), conosciuto in tutto il mondo e la cui immagine è immediatamente associata a Zermatt, una percezione unitaria del Monte Rosa stenta ad affermarsi, pur vantando alcune unicità sulle quali è possibile far leva per promuovere il massiccio del Monte Rosa nel mondo:

- 1) il nome anzitutto, Monte Rosa, uguale in tutte le lingue e attorno al quale si potrebbe realizzare un marchio unificante transfrontaliero;
- 2) il comune patrimonio dal punto di vista ambientale, paesaggistico, produttivo e storico/culturale. Si è fatto molto per studiare e salvaguardare la cultura walser, poco per divulgarla e promuoverla. Un progetto di valorizzazione, anche in chiave turistica, è fattibile, avendo già sondato la disponibilità sul versante svizzero;
- 3) una montagna accessibile. Il Monte Rosa, per l'ampiezza e l'estensione delle sue valli, per l'armonia delle linee, con le sue 18 cime oltre i 4.000 m. (dalle più facili, alcune fattibili in giornata, alle più difficili), costituisce un terreno privilegiato per l'approccio alla montagna e all'alta montagna, per uscite di montagnaterapia, per innumerevoli attività a contatto con la natura. Champoluc e il tratto lungo Evançon di Ayas si prestano ottimamente per la realizzazione e la promozione di percorsi passeggino, per le persone in carrozzella, per ciechi e ipovedenti.

Investimenti per lo sci

Lo sci, che per quasi mezzo secolo ha rappresentato il principale volano dello sviluppo economico dell'intero territorio, continua a svolgere una funzione importante per Ayas e necessita, per il suo mantenimento e miglioramento, di importanti investimenti - peraltro sempre più costosi per l'intera collettività ed energivori data la sempre maggiore artificializzazione - da realizzare, pertanto, sulla base di attente valutazioni sugli impatti e dei benefici per l'intera comunità. Citiamo unicamente:

- la necessità di disporre di acqua, sempre più preziosa, per l'innevamento artificiale;
- la soluzione dei problemi della viabilità, specie a Champoluc, e dei parcheggi;
- la sostituzione della telecabina Champoluc/Crest, che svolge altresì funzioni di trasporto pubblico;
- il miglioramento del collegamento fra il Belvedere (comprensorio del Crest) e la Mandria (comprensorio di Frachey).

Il comprensorio del Monterosa Ski non ha bisogno di avere più piste - la capienza di quelle attuali è più che sufficiente - ma di avere più sciatori durante la settimana, di poter cioè contare su un maggior numero di posti letto commerciali (Ayas dispone attualmente di ca. 1.200 posti letto alberghieri e altrettanti extralberghieri). Obiettivo che si può raggiungere promuovendo ed organizzando l'inserimento sul mercato di una quota significativa di seconde case, spesso inutilizzate, e favorendo la nascita di strutture ricettive (pensioni, alberghi - anche di tipo diffuso - camere in affitto, ecc.) a conduzione familiare, le quali maggiormente si inseriscono nel circuito economico locale.

L'esperienza di Ayas dimostra come le grandi catene alberghiere siano sempre più estranee al territorio, mirino unicamente al ritorno economico immediato, dequalificando Hotel storici, portandosi perfino il personale dall'estero. E' significativo che uno di quegli operatori stranieri, che hanno lanciato un appello a favore del collegamento funiviario, abbia spostato i propri clienti da Champoluc a Cervinia.

Agli operatori del settore (gestori di alberghi e attività ricettive, esercenti, tour operator, impianti di risalita, ecc.), con il supporto di esperti, è richiesto uno sforzo di analisi e per proporre Ayas in inverno, in estate e nel resto dell'anno.

5. Due progetti per essere primi

Ad un esame non superficiale, si coglie come l'obiettivo principale di un collegamento funiviario fra Ayas e Cervinia non risieda nella effettiva utilità e potenzialità del servizio reso quanto nella possibilità di lanciare un'operazione di marketing, di immagine, incentrata sul grande comprensorio sciistico in un ambiente grandioso e sul marchio Matterhorn/Monterosa.

Un'operazione che, come abbiamo visto e a prescindere dai danni enormi che causerebbe, è di per sé soggetta a due grossi rischi:

- 1) che le attese (grandi traversate sci ai piedi) si dimostrino del tutto insoddisfatte, generando pertanto un ritorno che potrebbe addirittura rivelarsi negativo;
- 2) una ulteriore crescita della notorietà e capacità di attrazione di Zermatt, la stazione maggiormente attrezzata sotto ogni punto di vista.

Ciononostante, non ci sottraiamo di certo alla necessità, nell'ambito dell'odierno mercato turistico, di lavorare sul marketing, sull'immaginario del visitatore. Un'immagine, però, che se vuole essere efficace e dare risultati, deve corrispondere il più possibile alla realtà dei servizi e dell'accoglienza che vengono proposti. In tal senso, avanziamo due proposte che consentirebbero alla Valle d'Aosta di emergere, nel grande circo mediatico e della pubblicità, perché punta su prodotti unici, dove si è primi e non terzi.

Ski safari elettrico

L'estate del 2017 sarà probabilmente anche ricordata, per la mobilità, come quella della svolta elettrica e della messa al bando di diesel e benzina. I governi di Francia e Gran Bretagna, sulla scia di Olanda e Norvegia, hanno annunciato che entro il 2040, cioè domani, sarà semplicemente vietata la produzione di automobili alimentate dai carburanti fossili. La Volvo ha comunicato che, a partire dal 2019, cioè oggi, ogni nuovo modello di auto messo in produzione avrà un motore elettrico, e così via. In Valle d'Aosta, grazie alla partecipazione a due bandi ministeriali, dal 1° luglio 2017 sono accessibili, dislocate su tutto il territorio, 35 nuove colonnine elettriche (70 punti di ricarica) per automobili elettriche, oltre a quelle presenti nelle valli del Gran Paradiso, e alla stazione Tesla Supercharger presso l'autoporto di Pollein. Quest'ultima è l'infrastruttura più grande mai realizzata dalla casa americana in Europa, in quanto forte di quattordici "super colonnine" con portata sino a 120 kW.

Colonnine con stalli riservati che rischiano di restare desolatamente vuoti ancora per alcuni anni se non si interviene per favorire una più rapida penetrazione dei veicoli elettrici. Una formidabile occasione potrebbe essere il lancio di un'offerta di Ski Safari Valle d'Aosta da compiersi in autonomia con l'ausilio delle più performanti vetture elettriche presenti sul mercato mondiali da mettersi a disposizione in car sharing presso le stazioni sciistiche valdostane.

L'offerta a forfait di un soggiorno/avventura per esplorare, a scelta, tutti i comprensori sciistici della Valle d'Aosta, dovrebbe comprendere: le notti in hotel, lo skipass di più giorni, l'uso della vettura elettrica, benefit vari.

Il costo presumibile per il lancio dell'offerta (autovetture, nuove colonnine, ecc.) potrebbe aggirarsi sui 10/12 milioni di euro per collegare e mettere in rete tutte le valli valdostane dello sci, meno di un decimo dei paventati collegamenti intervallivi. Saremmo la prima regione alpina a poter lanciare un'offerta così innovativa e di grande impatto.

Parco diffuso della Valle d'Aosta (Geoparco del Monte Rosa)

Oltre al Parco Nazionale del Gran Paradiso, il patrimonio naturalistico della Valle d'Aosta è rappresentato dal Parco naturale del Mont Avic, da dieci riserve naturali, fra le quali il Mont Mars

e Montagnayes e dalle rete ecologica europea Natura 2000 che comprende l'area Zona Speciale di Conservazione e Zona di Protezione Speciale (ZSC/ZPS) "Ambienti glaciali del Monte Rosa", che ingloba quasi interamente il Vallone delle Cime Bianche.

Abbiamo visto come l'area Natura 2000 sul territorio di Ayas meriterebbe una gestione attiva e dinamica al fine di valorizzare le straordinarie risorse che possiede. Una gestione che dovrebbe in primis valorizzare la rete dei sentieri estivi e dei percorsi invernali, mappare e valorizzare il museo a cielo aperto della pietra ollare, promuovere la ricerca scientifica collegata alle unicità geologiche, e alla presenza di importanti zone umide e torbiere, adoperarsi per il recupero degli alpeggi e la valorizzazione delle produzioni agroalimentari di qualità. Una gestione che dovrebbe rappresentare un importante strumento di sviluppo locale, di guida e stimolo dei processi economici e sociali. Dato che l'intera area "Ambienti glaciali del Monte Rosa", compresa la testata della Valle di Gressoney, rappresenta un importante archivio per la storia del clima e della vegetazione degli ultimi 10/15 mila anni e per lo sfruttamento minerario in alta quota, si può ipotizzare la creazione di un geoparco (territorio con un patrimonio geologico particolarmente interessante e in cui è presente una strategia di sviluppo sostenibile), da porre sotto l'egida dell'Unesco, in collegamento anche spaziale con il geoparco "Sesia Val Grande".

Al fine di evitare la duplicazione di Enti di gestione, una proposta innovativa, unica in Italia, potrebbe essere quella di potenziare e trasformare il Parco Naturale del Mont Avic, che dispone di un valido apparato tecnico, in Parco diffuso della Valle d'Aosta, con il compito di gestire in modo armonizzato tutte le aree protette regionali presenti in Valle d'Aosta.

6. I livelli di tutela del Vallone

Il Vallone delle Cime Bianche è situato in un territorio di alta montagna - dai 1900 m. di Fiéry ai 3100 m. del Passo del Plateau Rosa - sottoposto a misure specifiche di salvaguardia, derivanti dalla normativa regionale, nazionale ed europea di tutela dell'ambiente e del paesaggio.

Richiamiamo di seguito le principali.

Piano Regolatore Generale del comune di Ayas (PRGC)

Il vigente PRGC del comune di Ayas inserisce l'intero Vallone delle Cime Bianche all'interno della Sottozona Ef1 di specifico interesse naturalistico, ove sono consentiti unicamente interventi di riqualificazione dell'attività agro - silvo - pastorale. Una modifica della perimetrazione di tale area costituirebbe, come sottolineato dall'art. 64 delle Norme Tecniche di Attuazione dello stesso PRGC, una variante sostanziale, che va a incidere su un'area di particolare pregio e naturalistico e che richiederebbe, a norma dell'art. 14 della legge regionale 11/98, la procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica).

Piano Territoriale Paesistico della Valle d'Aosta (PTP)

La realizzazione di nuovi impianti di risalita è in netto contrasto con la normativa cogente del Piano Territoriale Paesistico (PTP) della Valle d'Aosta. Si riporta integralmente il comma 10 dell'art. 29 delle Norme Tecniche di Attuazione:

"10 .Gli interventi orientati ad aumentare significativamente la potenzialità degli impianti e delle piste di un'area sciabile per lo sci alpino devono essere accompagnati da iniziative dirette alla razionalizzazione del comprensorio sciistico e previsti dal programma di sviluppo turistico. Fatti salvi nuovi tracciati sostitutivi per il miglioramento ambientale ai sensi dei commi 8 e 9, nonché i piccoli impianti con funzione essenzialmente ricreativa, non sono ammessi:

- a) la realizzazione di impianti di risalita a servizio di aree attualmente non dotate di piste e non collegabili naturalmente al sistema delle piste già esistenti;
- b) interventi volti alla formazione di piste su aree non utilizzate a questo scopo prima della data di approvazione del PTP, salvo il completamento di aree sciabili esistenti ai fini di migliorarne l'offerta e garantirne l'equilibrata gestione economica."

La realizzazione di impianti funiviari, per non parlare di piste per lo sci, sarebbe altresì in contrasto con gli artt. 38 (Siti di specifico interesse naturalistico) e 40 (Aree di specifico interesse paesaggistico, storico, culturale o documentario e archeologico) del PTP. Tali aree comprendono la parte centrale del Vallone nonché l'intera sinistra orografica (vallone del Courtaud).

ZSC/ZPS (IT1204220 - Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa)

La quasi totalità del Vallone delle Cime Bianche è inserita nell'area protetta ZSC/ZPS "IT1204220 - Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa", facente parte della rete ecologica europea Natura 2000. La legge regionale 8/2007 di attuazione della Direttive europee 79/409/CEE e 92/43/CEE e i relativi regolamenti applicativi vietano in tale area "la realizzazione di nuovi impianti di risalita a fune e nuove piste da sci". Per siti di particolare pregio, come nel caso del Vallone delle Cime Bianche, sono possibili interventi unicamente per "esigenze connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica o ad esigenze di primaria importanza per l'ambiente ovvero, previo parere della Commissione europea, per altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico". Tali motivi di

rilevante interesse pubblico non possono essere quelli economici. Va, inoltre, sottolineato che la giurisprudenza della Corte di Giustizia è molto restrittiva e agli Stati non è consentito derogare alle disposizioni della Direttiva 92/43/CEE.

Protocolli attuativi della Convenzione delle Alpi (legge 50/2015)

La Convenzione delle Alpi è un trattato internazionale per la protezione e lo sviluppo sostenibile delle Alpi. La Repubblica italiana, con legge 50/2012, ha ratificato 8 protocolli attuativi, fra i quali il "Protocollo nell'ambito della protezione della natura e della tutela del paesaggio, con allegati", Chambery 20 dicembre 1994, il "Protocollo nell'ambito del turismo" e il "Protocollo nell'ambito della difesa del suolo" Bled 16 ottobre 1998, dandone piena ed intera esecuzione. La paventata realizzazione di nuovi impianti di risalita nel Vallone delle Cime Bianche solleva profili di contrasto con alcune disposizioni di tali Protocolli e, quindi, con la normativa nazionale.

Costituzione della Repubblica Italiana (art. 9)

La Carta fondamentale della nostra Repubblica all'art. 9 cita testualmente:

"La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica.

Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione."

Ciò implica che sviluppo del territorio e tutela del paesaggio devono essere fortemente riconsiderati. Lo ha affermato chiaramente la Corte Costituzionale in una sentenza del 1986, quando ha indicato la 'primarietà del valore estetico-culturale che non può essere subordinato ad altri valori, ivi compresi quelli economici'.

Qualora i propositi di nuovi impianti funiviari nel Vallone delle Cime Bianche dovessero sostanziarsi nell'avvio di una procedura operativa di fattibilità, non esiteremmo un attimo a far valere le ragioni della tutela di un bene comune d'interesse generale, in ogni sede e con ogni mezzo di partecipazione e mobilitazione democratica.

7. Considerazioni finali

Di dubbia utilità invernale, di nessuna utilità estiva, finalizzato sostanzialmente a fare immagine per aumentare il prezzo del biglietto e far digerire la chiusura di impianti minori, il collegamento prefigurato distruggerebbe per sempre una delle ricchezze presenti e future di Ayas e della Valle d'Aosta: il Vallone delle Cime Bianche, un vallone di grande bellezza, una meraviglia della natura.

Se la Cervino Spa ha necessità di sostituire i suoi impianti (per quanto riguarda la scivola della Gran Sometta non pare che questa necessità vi sia, essendo stata rinnovata di recente), lo faccia: nulla osta, senza per questo inventarsi un forzoso proseguimento verso Ayas.

La Valle d'Ayas può rinforzare la sua vocazione turistica valorizzando in tutte le stagioni le sue risorse, può essere la sede del Geoparco del Monte Rosa, un nuovo strumento di sviluppo locale per preservare l'ambiente, valorizzare la sua storia e la sua cultura, incrementando l'economia e qualificando le sue dinamiche sociali.

Ciò non significa che non si possa considerare l'ipotesi di un collegamento verso Zermatt, finalizzato non unicamente allo sci ma in primo luogo alla necessità reale di ridurre le distanze fra i territori di montagna, di ristabilire legami economici e culturali.

Se una funivia può essere importante per lo sci, una strategia e una visione a lungo termine non dovrebbero distogliere lo sguardo da progetti e obiettivi ben più ambiziosi e maggiormente adatti ad unire le montagne, a riavvicinare le popolazioni del Monte Rosa per affrontare le sfide globali dei nostri giorni.

Occorre ripartire dalle Cime Bianche per fermare l'aggressione alla montagna e ai diritti di ogni cittadino e delle prossime generazioni a conservare spazi in cui poter riconciliarsi con la natura.

Ayas, dicembre 2017

Gruppo di lavoro
Ripartire dalle Cime Bianche

APPENDICE A)

Osservazioni sulla valutazione economica svolta dalla Relazione SIF

La Relazione pubblicata dal Servizio Impianti Funiviari (SIF) della Regione Valle d'Aosta (pag. 31-53) (nel seguito Relazione) concerne la valutazione del proposto collegamento Frachey-Cime Bianche. Essa esordisce informando il lettore che “non terrà conto solo della scelta funiviaria determinata dal [Masterplan], ma farà riferimento ad un altro possibile tracciato, [che] contempla il trasporto pedonale sino a Cime Bianche Laghi, in considerazione delle concrete prospettive di collegamento tra Plateau Rosa e Piccolo Cervino. Questa soluzione appare più performante, sia dal punto di vista economico, ma soprattutto prospettico, perché considera i futuri collegamenti internazionali”. Nel seguito della presente analisi l'alternativa prescelta dal Masterplan sarà denotata come Alt. 3C, mentre con Alt. R 1 si denoterà la nuova alternativa proposta dalla Relazione.

La Relazione non mette in luce che da Frachey al Colle Inferiore delle Cime Bianche il sistema (2 telecabine) e il tracciato proposto dall'Alt. R coincide² con un'alternativa (Alt. 2B) che il Masterplan ha considerato e scartato perché il suo punteggio (aspetti positivi-negativi) è molto inferiore a quello dell'alternativa da lui proposta (Alt. 3C): l'Alt. 2B totalizza infatti solo 7 punti contro i 32 punti dell'Alt. 3C. Essa ha infatti pesanti impatti ambientali, che sono evidentemente ereditati dall'Alt. R. Ma su questo la Relazione tace.

Non dice neppure che il trasporto pedonale sino a Cime Bianche Laghi (che essa presenta come uno dei due vantaggi dell'Alt. R sull'Alt. 3C), potrebbe realizzarsi anche aggiungendo all'Alt. 3C la quarta telecabina (Cime Bianche Superiore-Cime Bianche Laghi) proposta nell'Alt. R. Riportando il punteggio di questa nuova alternativa a 32 punti.

Oltre al trasporto pedonale, la Relazione preferisce l'Alt. R all'Alt. 3C anche per il suo minor costo (50 M€ contro 57 M€). Si deve però osservare che il costo di 57M€ è maggiore di quello riportato nel Masterplan (51 M€) (almeno la versione presentata al pubblico³). A cosa sia dovuta questa levitazione non è spiegato.

In fine, a differenza di quanto fatto nel Masterplan, la Relazione compara le due alternative solo dal punto di vista della sostenibilità economica, omettendo ogni valutazione sul loro impatto ambientale. L'omissione appare poco appropriata, quando si osservi che entrambi i tracciati attraversano una zona ZSC-ZPS. L'omissione è ancora più grave tenendo conto di quanto sopra osservato: l'Alt. 2B (che corrisponde ai primi due tronchi dell'Alt. R) fu scartata proprio per i pesanti effetti ambientali da essa prodotti.

Ciò premesso, ci limiteremo ad analizzare la Relazione dal punto di vista economico. Abbiamo individuato 5 punti critici:

¹ L'Alt. 3C considera una linea composta da due tronchi, servita nel primo da una telecabina, che partendo da Frachey giunge in una zona intermedia e nel secondo da un impianto 3S che giunge sino al Colle Superiore delle Cime Bianche; l'Alt. R quattro telecabine, i primi due tratti raggiungono il Colle Inferiore delle Cime Bianche, il terzo il Colle Superiore e il quarto scende da qui alla stazione di Cime Bianche Laghi.

² Almeno per quanto è possibile capire dagli scarsi dettagli forniti in Fig. 38.

³ happyslide.net/doc/453081/presentazione-pubblica-masterplan

1. La Relazione effettua un'Analisi Costi-Ricavi, non un'Analisi a Molti Criteri come il caso richiederebbe; in altre parole considera la sostenibilità economica dal solo punto di vista della Società che gestirà l'impianto (nel seguito Concessionaria), trascurando il punto di vista delle popolazioni delle località interessate dall'intervento.
 2. L'Analisi Costi-Ricavi si basa su assunzioni poco probabili circa le future condizioni del mercato sciistico e omette ogni valutazione dei rischi.
 3. Pur assumendo un periodo di ammortamento di 40 anni, la Relazione non considera gli effetti attesi del cambiamento climatico in corso.
 4. Omette di valutare i rischi che corre Ayas: a) **la possibile perdita di attrattività turistica**, tanto estiva (per la perdita di naturalità del vallone delle Cime Bianche) quanto invernale (per difficoltà di parcheggio e difficoltà di deflusso delle auto attraverso Champoluc alla fine della giornata sciistica); b) la possibilità che il consuntivo per Ayas sia un travaso netto di sciatori verso Cervinia e Zermatt, riducendo così il ritorno economico per le imprese di ristorazione ad Ayas.
 5. Una grave contraddizione sull'impatto ambientale.
- Li esamineremo una alla volta nei paragrafi che seguono.

1. Un solo punto di vista

Le valutazioni di interventi sul territorio devono sempre essere svolte considerando i molteplici e (spesso) conflittuali punti di vista dei diversi portatori di interessi. Nel caso in cui ci si limiti ai meri aspetti economici, come la Relazione ha deciso di fare, i punti di vista da considerare sono due: quello delle popolazioni delle località direttamente e indirettamente interessate dall'intervento e quello della Concessionaria. Le prime sono interessate alla ricaduta dell'impianto sul loro reddito, la seconda al guadagno da esso prodotto. Si dovrà dunque adottare per le prime un'Analisi Costi-Benefici, per la seconda un'Analisi Costi-Ricavi. Non si deve mai limitarsi ad un solo punto di vista, né mischiarli confusamente tra loro (come fa la Relazione), a meno di precludersi a priori la possibilità di prevedere le tensioni sociali che la realizzazione dell'impianto potrebbe generare. I due punti di vista sono infatti molto spesso tra loro conflittuali e lo sono anche in questo caso. Ne porteremo due esempi.

1.1

A pag. 48 si osserva che la "riduzione dell'offerta sciistica nelle località adiacenti al comprensorio principale ... sostanzialmente i comprensori di Antagnod, Brusson e Gressoney St. Jean" porterebbe a "un miglioramento per minori costi e maggiori ricavi [quali?] di circa 400.000 euro" all'anno. Questa riduzione è utilizzata nelle tabelle del Calcolo dei Costi a pag. 49, che si confrontano con l'Aumento dei Ricavi stimato a pag. 50 per giungere alla conclusione che l'impianto è economicamente sostenibile. Nessuna attenzione è però dedicata all'accoglienza che la popolazione di dette località potrebbe riservare ad una tale eventualità. Siamo certi che Brusson sarebbe felice di vedere i propri redditi diminuire perché a Saint Jacques è attivo un impianto che (forse) aumenta i redditi degli ayassini? Non converrebbe esaminare con qualche maggior attenzione questo aspetto?

1.2

L'attrattività estiva di Ayas potrebbe essere compromessa dalla perdita della elevata qualità ambientale del vallone delle Cime Bianche, una delle poche aree ancora incontaminate nel territorio di Ayas (vedi Par. 4). Al contempo la sua attrattività sciistica invernale potrebbe essere diminuita da difficoltà di parcheggio e per le difficoltà di deflusso delle auto attraverso Champoluc alla fine della giornata sciistica. Questi aspetti non sono certamente trascurabili per la

Concessionaria (tuttavia la Relazione che adotta di fatto tale punto di vista li dimentica), ma una loro corretta quantificazione è vitale per la popolazione di Ayas.

2. L'Analisi Costi-Ricavi

I Ricavi

L'analisi si apre (pag. 48) con la seguente affermazione: "il collegamento di per sé non potrà raggiungere punte di passaggi significative, sia per il fatto che non avrà funzione di ricircolo (in assenza di piste), sia perché dai dati sopra riportati gli attuali spostamenti intervallivi risultano comunque modesti rispetto alle presenze [=giornate sci] totali sui comprensori."

Continua poi: "i vantaggi sono invece da individuare nell'aumento del valor medio del biglietto, nell'allungamento della stagione invernale, nella stagione estiva (molto buona ad Ayas) e nell'aumento di presenze in entrambi i comprensori per l'ampliamento dell'offerta."

A pag. 50 questi vantaggi vengono quantificati. Esaminiamo come.

2.1 "Aumento delle presenze"

Assumere un "aumento di presenze in entrambi i comprensori per l'ampliamento dell'offerta" è in evidente contraddizione con quanto affermato nel primo capoverso ("il collegamento di per sé non potrà raggiungere punte di passaggi significative"). Se le presenze aumentano a seguito dell'ampliamento dell'offerta significa che i turisti sono attratti dalla possibilità di transitare da un comprensorio all'altro. Dunque l'aumento delle presenze deve materializzarsi in passaggi sul nuovo impianto. Se ciò non accadesse l'aumento non è certo dovuto al nuovo impianto, ma prodotto da altre cause e quindi i ricavi che ne conseguono potrebbero essere ottenuti anche in assenza di esso.

Si ritiene "ipotesi realistica l'aumento delle presenze del 3% sui due comprensori, [Cervino e Monterosa], afferenti al collegamento" [pag. 50].

La stima del 3% appare essere molto ottimistica in un mercato che mostra evidenti segni di declino, come afferma Laurent Vanat in un documento⁴ che la stessa Relazione cita (in Fig. 35).

Per rendersene conto si considerino i seguenti fatti:

- nel triennio 2007/08-2010/11, quando l'Italia ha intercettato parte degli sciatori che abbandonavano la Svizzera a causa dell'alto valore del franco, la crescita non ha superato il 2.5% all'anno.
- nell'ultimo quadriennio 2012/13 – 2016/17 la media (su 5 anni) delle presenze annue è calata 3.5% all'anno.
- la Relazione afferma che il comprensorio Monterosa è nell'ultimo triennio in controtendenza rispetto a questo trend, ma dai dati quantitativi che essa stessa riporta⁵ si deduce un aumento del 1.4% nell'ultimo anno, e solo in esso.

Con queste premesse assumere un aumento del 3% delle presenze e pretendere che il livello così raggiunto sia mantenuto per tutti i successivi 40 anni (nonostante il cambiamento climatico e la conseguente probabile riduzione della stagione sciistica, si veda il Par. 3) è davvero molto ottimista.

⁴ <http://www.vanat.ch/RM-world-report-2017-vanat.pdf> e <https://vanat.ch/RM-world-report-2014-extrait-E.pdf>

⁵ Pag. 40: 475.000 primi ingressi a Gressoney e Ayas nel biennio 2011/13, contro 482.000 nel 2016/17.

Ma l'aumento del 3%, e il conseguente incremento del ricavo di 1.17 milioni/anno, è una condizione essenziale per garantire la copertura dei costi di costruzione ed ammortamento: è la stessa Relazione che lo afferma a pag. 52.

Ma è davvero attrattivo un comprensorio più grande? I dati che la stessa Relazione presenta fanno sorgere questo dubbio. "La quota di clienti italiani che si reca sulle piste svizzere risulta superiore a quella svizzera che entra nel comprensorio del Cervino (circa il 19% dall'Italia contro il 12% della Svizzera)" (pag. 39). "Dei 150.000 clienti provenienti dalla Svizzera, circa 1/3 scende sino a Breuil-Cervinia, il 37% si arresta all'area di Plan Maison e solo il restante 30% si reca nel comprensorio di Valtournenche" (pag. 39). L'83% della clientela della Monterosa Ski non esce dal dominio di questa (pag. 40), pur avendo un facile accesso ad Alagna. "Dei circa 85.000 clienti provenienti da Alagna il 70% si limita a sciare nel comprensorio gressonaro del Monterosa e solo il 30% raggiunge la Val d'Ayas" (pag. 40).

I dati mostrano che, anche quando esiste la possibilità di spostarsi da una valle all'altra, solo una minoranza l'utilizza, e questa minoranza non si spinge molto lontano: per lo più scavalca un colle. Il nuovo impianto permette, in teoria, di raggiungere Zermatt partendo da Ayas, ma quanti lo faranno? Basta calcolare il tempo necessario per andare e tornare da Ayas a Zermatt, per capire che farlo in giornata sarà una corsa. E ancor più lo sarà se lo sciatore partisse da Gressoney o Alagna. Ma la percorrenza in senso inverso è ancora meno attraente. Chi da Cervinia volesse recarsi a sciare ad Ayas dovrà dapprima prendere due impianti per raggiungere Cime Bianche Laghi, poi i quattro nuovi impianti dell'Alt. R per raggiungere Frachey (si ricordi che non ci sarà pista di discesa), indi la funicolare e poi la seggiovia Le Mandrie e solo a questo punto, dopo 8 impianti (e qualche coda) potrà iniziare a sciare. Ma se giunto al termine della pista de Le Mandrie volesse tornare a Cervinia dovrà prendere altri 4 impianti per raggiungere il Colle Superiore delle Cime Bianche e da qui, finalmente in sci, Cervinia. Complessivamente avrà dunque utilizzato 12 impianti per fare 3 piste. Questa è l'attrazione che il nuovo impianto offre per gli sciatori di Cervinia. È facile capire che da Zermatt le difficoltà aumentano ulteriormente e con esse decresce l'attrattività. Per meglio valutare cosa significhi prendere 12 impianti in una giornata si osservi che la Relazione stessa riferisce che il numero medio di impianti utilizzati da uno sciatore in una giornata di sci è 9 (pag. 41). Ma con 9 impianti questi fa normalmente 9 discese, non solo 3. Riflettendo su tutto ciò, si nota che lo sciatore "più attratto" è quello che parte da Ayas: dopo "solo" 3 impianti inizia a sciare sulle piste di Cervinia. Dunque, se questa è l'attrattività, essa si eserciterà soprattutto sui primi ingressi di Ayas, una frazione dei quali potrebbe essere attirata nel comprensorio del Cervino. Ciò produrrà un ricavo per la Concessionaria ma una perdita di fatturato per le imprese di ristorazione di Ayas. Ritorneremo su questa riflessione nel Par. 4.3.

2.2 Finanziabilità dell'opera

La stima dei costi (Fig. 39 e 40) non prevede né la manutenzione sostitutiva (che sarà inevitabile nei 40 anni previsti dall'ammortamento e richiede un costo/accantonamento annuo stimabile tra l'1% e il 2% del valore dell'investimento), né i costi gestionali (assicurativi, legali, amministrativi etc.) indicativamente stimabili a non meno dell'1% annuo dell'investimento.

La Relazione deduce poi da dati del Masterplan "oneri per il rimborso del finanziamento (capitale più interessi) che potrebbero superare 2,7 milioni di euro". Mancano dati per verificare questa stima. Ma supponiamo sia vera.

Orbene, in più punti la Nota parla di difficoltà di reperimento dei finanziamenti sul mercato ("difficoltà oggettiva di reperimento di tali fondi sul mercato" (pag. 49) e "non si dimentichino le potenziali difficoltà nel reperire sul mercato i necessari finanziamenti" (pag. 51)). Ma la "difficoltà

oggettiva di reperimento” non è, come si potrebbe (e forse si vuol fare) intendere, la scarsità di liquidità sul mercato (che è invece abbondante), quanto la non “bancabilità” del progetto. Anche nel più ottimistico degli scenari prospettati dalla Relazione (ricavi per almeno 3,8 milioni di euro/anno, costi per non più di 0,83 milioni di euro/anno, oneri finanziari e restituzione del debito per soli 2,7 milioni di euro/anno) il progetto non è bancabile. Anche in tal caso, in fatti, il progetto ha un DSCR (Debt Service Coverage Ratio) pari a solo 1,10 $[(3,8-0,83)/2,7=1,10]$; ben lontano dal minimo richiesto (1,25-1,30) dal sistema bancario per prendere in considerazione la finanziabilità di un progetto.

Anche il finanziatore pubblico, che la Relazione invoca, dovrebbe tener conto della incapacità del progetto di far fronte ai propri debiti anche all'avverarsi delle più rosee previsioni.

2.3 “Aumento del biglietto”

“La presenza del collegamento potrebbe permettere un aumento medio del biglietto di 1.5 euro” (pag. 50). Se ne deducono introiti per circa 2 milioni di euro all'anno, sulla base di 1.4 milioni di presenze.

Così facendo si assume implicitamente che le presenze non si riducano a seguito dell'aumento del prezzo. Una eventualità che la Relazione non considera, se non per uno scaramantico inciso nella pagina successiva: “sempreché ciò non determini un calo delle presenze” (pag. 51). Una corretta valutazione non dovrebbe limitarsi ad incrociare di nascosto le dita, ma dovrebbe studiare la sensitività delle presenze al prezzo del biglietto. A questo proposito non si deve dimenticare che l'attrattività del Monterosa Ski è critica per l'elevato costo delle autostrade per raggiungerlo: 36.60 € da Milano a Verrès, contro 42.9 € da Milano a Bolzano. Pertanto la Monterosa Ski ha un vantaggio di soli 6 euro su Dolomiti Super Ski, il più grande comprensorio sciistico al mondo (1200 km di piste). Dato che la Relazione è convinta che la dimensione di un comprensorio sia quella che determina la sua attrattività, dovrebbe guardare con preoccupazione qualunque cosa possa ridurre la differenza di costo.

2.4 “Allungamento della stagione invernale”

L'allungamento della stagione invernale viene citato a pag. 48. È un “vantaggio” indubbio, ma solo per Ayas. Non riguarda né Gressoney, né Alagna (da cui non si potrebbe raggiungere il nuovo impianto prima che le loro piste siano innevate), né Valtournanche, che già oggi accede al dominio sciabile ad alta quota. Anche per questo motivo dunque il maggior interessato all'impianto dovrebbe essere Ayas. Forse perché solo Ayas se ne avvantaggia, questo “vantaggio” è l'unico che la Relazione non traduce in termini monetari, o forse non lo fa perché è stato considerato incluso (senza però dirlo) nel “3% di aumento delle presenze”. In ogni caso esso è un motivo in più per ritenere che l'aumento del 3%, se si manifesterà, si manifesterà in un aumento dei primi ingressi ad Ayas.

2.5 “Sfruttamento della stagione estiva, molto buona ad Ayas”

La Relazione stima che il nuovo impianto incrementerà il ricavo nella stagione estiva di 660.000 euro/anno, basato sulla stima di 22.000 nuove presenze/anno (pag. 50). Dato che la telecabina Champoluc Crest registra attualmente 20.000 presenze estive (pag. 50) ciò significa assumere il raddoppio delle presenze sugli impianti ad Ayas. Un'ipotesi robusta, che non tiene in nessun conto il rischio di una riduzione della attrattività turistica estiva di Ayas a seguito della perdita di naturalità del vallone delle Cime Bianche (vedi Par. 4.1).

I Costi

2.6 Costi non considerati

I costi elencati nelle tabelle a pag. 49 considerano solo la realizzazione e la gestione dell'impianto (e neppure tutti, si veda il Par. 2.2 più sopra). Si ignorano i costi degli investimenti che esso richiede per poter di fatto funzionare: il costo per la realizzazione di un parcheggio a Frachey capace di accogliere l'aumentato flusso di auto e i costi per la risoluzione dei problemi di congestione che l'aumento delle presenze inevitabilmente genererà nella viabilità di Ayas (che possono essere superati solo con una significativa e costosa modifica della viabilità). L'averli ignorati significa trasferire al Comune di Ayas il costo di queste opere che non potranno essere evitate, pena il fallimento del progetto e la contrazione della redditività per Ayas. Ne riparleremo nel Par. 4.2.

3. Cambiamento climatico

La Relazione non considera i possibili effetti del cambiamento climatico. Solo nelle conclusioni si afferma che le piste tra "i 2850 e 3450 metri sono poco sensibili, attualmente, ai cambiamenti climatici". L'affermazione rivela che gli autori della Relazione non escludono effetti a quote più basse. Ciò è corretto perché molti studi mostrano (tra i più recenti si veda Marty et al.⁶, del Institute for Snow and Avalanche Research di Davos) che la maggior parte dei modelli climatici prevede una riduzione del periodo innevato a 2000 metri, che passa da 2 settimane nel 2035 a 11 settimane nel 2085. Dunque, per il periodo di ammortamento 2020-2060 si prevede una riduzione media⁷ della stagione sciistica di 23 giorni sui 120 considerati nella Relazione; cioè una contrazione media del 20% della durata della stagione e corrispondentemente delle presenze annue. Se si confronta tale cifra con quell'aumento del 3% delle presenze rispetto al livello attuale per tutto il 40ennio di ammortamento, che la Relazione ritiene essenziale per la sostenibilità del progetto (pag. 52), si comprende che la mancata considerazione del cambiamento climatico è da sola sufficiente a smentire la sostenibilità economica del progetto.

4. Mancata valutazione dei rischi per Ayas

Dal punto di vista di Ayas il progetto presenta tre rischi:

4.1 Possibile perdita di attrattività nella stagione estiva

Nel Par. 2.5 si è assunto un aumento del ricavo di 660.000 euro/anno "nella stagione estiva, molto buona ad Ayas" (pag.50). Questa stima si basa su un fatto osservato, la sua interpretazione e due assunzioni non dichiarate:

Il fatto: "Le presenze estive nell'area del Cervino sono meno della metà rispetto a quelle invernali (171.000 contro 420.843); nel Monterosa le presenze estive si avvicinano a quelle invernali (191.374 contro 241.031)" (pag. 42).

L'interpretazione: "quindi le aree di studio si caratterizzano: Valtournenche come vocazione prevalentemente invernale, mentre Monterosa secondo un equilibrio tra le due stagioni" (pag.42).

La prima assunzione: questo equilibrio non verrà alterato dalla realizzazione del nuovo impianto.

La seconda: al crescere dei mezzi di risalita disponibili cresce l'attrattività estiva di un comprensorio.

La prima assunzione è priva di fondamento, la seconda falsificata dai fatti osservati.

⁶ <https://www.the-cryosphere.net/11/517/2017/tc-11-517-2017.pdf>

⁷ Abbiamo assunto che lo sviluppo del fenomeno sia lineare da 0 a 40 giorni

La prima assunzione. L'equilibrio estate/inverno del Monterosa non è un dato di natura, come viene presentato. Esso è probabilmente la conseguenza di un fatto: l'ambiente di Cervinia è fortemente degradato dalla presenza di impianti e di piste e tale degrado è molto evidente in estate (e ciò disturba), mentre in inverno non appare. Al contrario il comprensorio del Monterosa dispone di aree intatte (come il vallone delle Cime Bianche) e la realizzazione e gestione dei suoi impianti è stata molto più rispettosa dell'ambiente. Potrebbe essere questa la ragione delle due diverse "vocazioni". Ovviamente è solo un'ipotesi, che potrebbe essere verificata con un sondaggio ben studiato. Riteniamo sia opportuno farlo. Perché, se l'ipotesi fosse vera, la conseguenza della perdita della naturalità del vallone delle Cime Bianche potrebbe costare ad Ayas una riduzione delle presenze estive. E in tal caso non avremmo un incremento di ricavo per la Concessionaria (e per la popolazione di Ayas), ma una diminuzione.

Quanto alla seconda assunzione (le presenze estive crescono al crescere della disponibilità di mezzi di risalita meccanici), gli stessi dati riportati nella Relazione la falsificano: "le presenze estive nel comprensorio del Cervino sono meno della metà di quelle invernali, mentre nel comprensorio Monterosa la presenza estiva è leggermente superiore" (pag. 42). Ma la disponibilità di mezzi di risalita è molto maggiore a Valtournanche che ad Ayas! Per non parlare della fama delle zone che si possono raggiungere e della presenza del Cervino. Ma nonostante tutti questi vantaggi, il fatto accertato è l'opposto di quello che ci si attenderebbe se la seconda assunzione fosse vera. Dunque l'attrattività estiva non dipende dalla quantità dei mezzi di risalita disponibili.

La perdita della wilderness del vallone delle cime Bianche potrebbe contrarre la presenza estiva ad Ayas anziché accentuarla. Vi sono vari sintomi che ciò possa accadere, ciò nonostante nessuna seria analisi è stata programmata per accertarsene.

4.2 Possibile perdita di attrattività nella stagione invernale

Nei Par. 2.1 e 2.4 abbiamo visto che gli sciatori più attratti dal nuovo impianto saranno quelli di Ayas, perché sono quelli che ne avrebbero il maggior vantaggio: l'accessibilità a un nuovo comprensorio con il minor dispendio di tempo. Appare quindi logico attendersi che la maggior parte di quel 3% di nuove presenze che l'impianto dovrebbe generare si manifesteranno ad Ayas. In valori assoluti ciò significa 350 presenze medie giornaliere (e circa il doppio nei weekend, vedi Fig. 32 della Relazione). La Relazione omette di considerare gli effetti non-economici (ma solo inizialmente non-economici) prodotti da queste nuove presenze: richiesta di parcheggi e congestione del traffico alla fine della giornata sciistica.

4.2.1 Insufficienza del parcheggio di Frachey

Trecentocinquanta presenze nei giorni settimanali (circa 700 nei weekend) significano 120-170 (240-350) auto in più. Forse un po' meno se una parte giungesse in pullman (ma anche i pullman devono essere parcheggiati). Attualmente gli impianti di Ayas sono serviti da 270 posti a Champoluc e 210 a Frachey. Nei weekend sono quasi tutti utilizzati e, sembra di capire dal Masterplan, una parte del parcheggio di Frachey sarebbe utilizzato dalla stazione di partenza del nuovo impianto. Dove si parcheggeranno le auto dei nuovi utenti? Nel migliore dei casi (solo 120 auto giorno e nessuna riduzione del parcheggio di Frachey) la nuova domanda di parcheggio produrrà un aumento della richiesta di posti auto a Frachey pari al 57% di quelli oggi disponibili. Dove si collocano fisicamente questi nuovi posti nella zona di Frachey se non in un parcheggio multipiano in parte incassato nella montagna? Quanto costa questa struttura?

La Relazione non si pone neppure la domanda e il Masterplan la segnala, come una "criticità indipendente dalla proposta del collegamento, che già attualmente è stata individuata" (pag. 359),

ma poi se ne lava le mani. Ma così facendo si nasconde solo il problema e si falsano i risultati, perché la richiesta di parcheggio ha due conseguenze:

- Se la si soddisfa aumentano i costi di realizzazione dell'intervento (e non di poco perché si deve ampliare di almeno il 57% il parcheggio attuale in una stretta valle dove tutto lo spazio facilmente sfruttabile è già stato sfruttato e la stazione di partenza sottrarrà spazio all'attuale parcheggio) e aumenta l'impatto ambientale. Questo costo, certamente non inferiore ai 4 milioni di euro⁸ (per non parlare dell'impatto ambientale), non è considerato dalla Relazione nell'Analisi Costi-Ricavi (pag. 49). Dunque la stima del costo dell'opera è errata per difetto. Si potrebbero spostare i parcheggi più a valle, prima di Champoluc, dove lo spazio esiste e l'opera costa meno, ma allora si deve organizzare un servizio di navette (vedi Masterplan pag. 493). Anche questo è un costo di cui non si è tenuto conto.
- Se non la si soddisfa, si risparmia il costo realizzazione dei parcheggi, ma i clienti si disaffeziono e le presenze diminuiscono. Ciò riduce il ricavo della Concessionaria (e l'Analisi Costi-Ricavi non tiene conto di questo rischio), ma si riduce anche l'indotto turistico per la popolazione di Ayas, perché un turista insoddisfatto è un turista che non torna.

4.2.2 Aumento del traffico a Champoluc e difficoltà del suo smaltimento

Il Masterplan si poneva il problema dell'aumento del traffico veicolare: "Il maggior afflusso di turisti derivante dalla realizzazione del nuovo collegamento determinerà presumibilmente un incremento del traffico veicolare in determinati periodi dell'anno, da qui un impatto negativo ...". Ne minimizzava però la significatività: "... benché di modesta entità, sulla fruibilità della viabilità esistente per i centri abitati dell'alta Val d'Ayas e Valtournenche" (Masterplan pag. 489). La ragione è che il Masterplan assume che l'aumento delle presenze generato dall'impianto si distribuisca omogeneamente su tutto il comprensorio. Ma per le ragioni esposte al Par. 2.1, riteniamo però che questa ipotesi sia poco plausibile.

La Relazione invece non si pone semplicemente il problema.

Bisogna invece porsi perché la soluzione ha un costo che non è stato considerato. Non risolverlo preventivamente e lasciarlo esplodere a impianto realizzato e funzionante significa (nell'ipotesi che gli aumenti di flusso previsti si realizzino) rischiare, come per i posteggi, la disaffezione dei clienti dopo le prime esperienze negative. La Relazione lascia di fatto questo rischio totalmente sulle spalle di Ayas.

4.3 Ayas mero punto di transito

Per i motivi esposti nei Par. 2.1 e 2.4, ci si deve attendere che l'aumento di presenze indotto dall'attrazione del nuovo impianto si concentri ad Ayas. Ed è probabile che l'interesse manifestato dalla sua popolazione per il progetto sia dovuto alla speranza di acquisire una frazione degli sciatori della Valle Padana che vanno a Zermatt. Il costo di un soggiorno ad Ayas è infatti inferiore che a Zermatt e dalla valle Padana si raggiunge più rapidamente il primo del secondo. Questa speranza è probabilmente mal riposta, perché l'andata-ritorno (via impianti) da Ayas a Zermatt richiederà (conti alla mano) un tempo tale da non permettere di "sciare a Zermatt": la visita a

⁸ Il costo di un parcheggio pluripiano è di circa 500 €/mq e ogni un posto auto "occupa" circa 30 mq. (di cui la metà per lo stallo e altrettanti per corselli e rampe di accesso e manovra). Un parcheggio interrato a Frachey deve tener conto della presenza dell'Evançon e quindi di opere ulteriori non quantificabili parametricamente. Un parcheggio in struttura ha inoltre costi di manutenzione ordinaria e straordinaria e costi di gestione (illuminazione e riscaldamento di rampe e corselli) che andrebbero conteggiati.

Zermatt sarà al più l'esperienza di un giorno. A meno di fermarsi a dormire a Zermatt (ma allora dov'è il vantaggio per Ayas?). Ciò che appare ben più probabile è che sciatori con primo ingresso ad Ayas si trasferiscano a sciare sul comprensorio del Cervino, sottraendo così ricavi alle imprese di ristorazione di Ayas, dato che il flusso di sciatori in senso contrario sarà certamente molto più modesto (per le ragioni esposte nel Par. 2.1).

5. Contraddizione

La Relazione contiene due contraddizioni. Della prima abbiamo già parlato nel Par. 2.1.

La seconda, molto più grave, concerne gli effetti ambientali dell'Alt. R. A pag. 45 la Relazione riferisce che il Masterplan preferì l'Alt. 3C (con arrivo al Colle Superiore delle Cime Bianche) all'Alt. 2B (che condivide con l'Alt. R il tracciato nel vallone delle Cime Bianche) perché quest'ultima, pur essendo meno costosa, presentava impatti ambientali più gravi. E il Masterplan, a differenza della Relazione, teneva conto tanto degli aspetti ambientali, quanto di quelli economici. A pag. 47 la Relazione ribadisce che "la linea [dell'Alt. 3C] è defilata rispetto all'asse centrale di maggior fruizione del vallone contenendo [così] l'impatto paesaggistico rispetto alle altre soluzioni". Ma pag. 47 afferma che l'Alt. R "attraversa aeree meno problematiche dal punto di vista ambientale". Proprio così, in aperta contraddizione con quanto detto prima. Si noti che questo è l'unico punto in cui la Relazione dice qualcosa sull'impatto ambientale dell'Alt. R e lascia così velatamente intendere che esso sia inferiore a quello della Alt. 3C.

5. Conclusione

Abbiamo analizzato i punti più critici della Relazione:

- 1) l'aver assunto il punto di vista del solo gestore dell'impianto, non considerando il punto di vista delle popolazioni, in particolare di quelle dei comprensori sciistici minori;
- 2) l'aver assunto condizioni di mercato poco realistiche nello svolgimento dell'Analisi Costi-Ricavi e aver omesso di considerare molti costi significativi;
- 3) l'aver ignorato gli effetti attesi del cambiamento climatico sulla redditività dell'impianto;
- 4) l'aver omesso di analizzare i possibili rischi per Ayas;
- 5) la presenza di una significativa contraddizione sull'impatto ambientale del progetto.

Va però sottolineato che la terza omissione (mancata considerazione del cambiamento climatico), sia da sola sufficiente a invalidare la conclusione cui la Relazione giunge: l'impianto è economicamente sostenibile. E sono le conclusioni stesse che l'invalidano. A pag. 52 si legge infatti:

"Il collegamento... appare sostenibile dal punto di vista tecnico, economico e finanziario... se sono verificate le seguenti condizioni: ...crescita delle presenze invernali (almeno 3%)".

Il cambiamento climatico ridurrà la durata della stagione sciistica di più di 1 giorno all'anno per ogni anno da oggi al 2085 (una riduzione dell'0.9% anno). Pertanto, anche se si verificasse l'auspicata crescita del 3% delle presenze, i suoi positivi effetti economici sarebbero annullati dopo soli 4 anni e nei successivi 36 si assisterà ad una continua decrescita del ricavo dello 0.9% all'anno. La contrazione media nel quarantennio sarà pari al 20% del ricavo iniziale, mentre la sostenibilità dell'impianto richiede che il livello raggiunto (pari al 103% del ricavo attuale) sia mantenuto invariato per tutto il quarantennio di ammortamento.

Questo punto da solo ci sembra sufficiente per concludere che affermare che l'impianto sia economicamente sostenibile sia un pericoloso azzardo.

APPENDICE B)

Chi siamo

Il gruppo di lavoro "Ripartire dalle Cime Bianche" è un comitato spontaneo di cittadini, composto da residenti, proprietari e amici storici di Ayas, che si è attivato nel corso degli scorsi anni 2015 e 2016 ai fini della tutela e della valorizzazione dell'alta Val d'Ayas e del Vallone delle Cime Bianche, formalizzatosi nel corso del 2017 (CF 91070320071), al fine di rafforzarne l'attività di studio, di divulgazione, di confronto e di animazione sul territorio.

Il logo del Comitato, riportato nell'intestazione, raffigura in forma stilizzata un cono derivante dalla lavorazione della pietra ollare (pera douça) con tre segmenti a richiamare le Cime Bianche.

Gli obiettivi del Comitato, apartitico e aconfessionale, saranno perseguiti mediante:

- il coinvolgimento attivo della comunità locale e dei visitatori;
- la collaborazione con gli enti e le associazioni locali;
- la pubblicazione di materiali informativi;
- l'organizzazione di seminari, convegni ed incontri;
- l'effettuazione di campagne di sensibilizzazione ai diversi livelli;
- la raccolta di fondi e partecipazione ad eventuali campagne di crowd-funding;
- la riserva di intraprendere azioni legali a tutela dei beni ambientali e culturali e delle risorse naturali;
- la cooperazione con associazioni e comitati che a livello locale, nazionale e internazionale perseguono le medesime finalità.

A fianco del gruppo di lavoro, è stata creata una lista di persone, interessate a rimanere periodicamente aggiornate sugli sviluppi riguardanti il futuro del Vallone e a offrire il proprio contributo per tutela e la valorizzazione. La mailing list, grazie in modo particolare al form di adesione presente sul sito web <http://www.ayastrekking.it/cimebianche/maillinglist.php>, si sta ampliando di giorno in giorno e conta ad inizio novembre 2017 oltre 600 adesioni.