

Agli operatori turistici
Alle associazioni alpinistiche
Alle associazioni ambientaliste
Agli organi di informazione

La questione della Funivia del Monte Bianco diventerà nei prossimi mesi uno dei temi importanti del dibattito e delle scelte del Consiglio regionale della Valle d'Aosta.

L'importanza ambientale e culturale del Monte Bianco, l'entità e le ricadute degli investimenti che si devono realizzare rendono necessaria un'accurata riflessione ed un'ampia partecipazione.

Attenzione e coinvolgimento che finora sono rimasti troppo circoscritti.

Per questo poniamo pubblicamente cinque domande e ci auguriamo di ricevere, pubblicamente o privatamente, tante risposte che ci saranno utili per le decisioni da assumere al momento opportuno in Consiglio regionale.

Elio Riccarand

Carlo Curtaz

Dina Squarzino

-Vi preghiamo di inviare osservazioni, suggerimenti, proposte a:
Gruppo regionale Arcobaleno, Via Losanna n. 5, Aosta
Fax 0165-366514
Email verdalt@aostanet.com

CINQUE DOMANDE RELATIVE ALLLA FUNIVIA DEL MONTE BIANCO

Nell'agosto 2007 la Funivia del Monte Bianco, cioè l'impianto La Palud-Pavillon-Rifugio Torino-Punta Helbronner cesserà la propria attività. Concepita e progettata alla fine degli anni trenta con scopi prevalentemente militari, realizzata nella prima metà degli anni '40, collaudata nel 1946, la funivia era entrata in funzione nell'agosto 1947. In base alla normativa italiana, che, per ragioni di sicurezza, pone un limite massimo di 60 anni alla vita di un impianto a fune, la funivia deve, nel 2007, cessare la propria attività.

Nella seconda metà del novecento tale funivia era diventata un impianto di notevole importanza per il turismo e l'alpinismo. Essa consente infatti al turista di arrivare agevolmente ai 3.400 metri di punta Helbronner e di ammirare un panorama magnifico con tutta l'imponente catena del Monte Bianco; essa consente all'alpinista di arrivare in pochi minuti da Courmayeur al Rifugio Torino, punto di partenza di molte vie alpinistiche; essa consente in primavera agli sciatori di arrivare rapidamente a punta Helbronner per poi scendere con gli sci fino a Chamonix percorrendo la Vallée Blanche.

Fin dagli anni 50 Punta Helbronner è stata inoltre collegata con l'Aiguille du Midi attraverso un impianto a fune (La Liaison) che consente di attraversare ed ammirare dall'alto il cuore del massiccio del Monte Bianco.

UNA RIFLESSIONE NECESSARIA

La prospettiva della chiusura della funivia del Monte Bianco fra quattro anni (anche se brevi proroghe, di uno o due anni, sono possibili) impone una riflessione ed una decisione.

L'opzione zero (smantellamento dell'impianto senza una sua sostituzione) non dovrebbe essere scartata in partenza. Bisognerebbe chiedersi se la scelta di infrastrutturare la montagna che ha caratterizzato il Novecento non dovrebbe lasciare il posto, nel Duemila, a scelte di rinaturazione e di wilderness.

Sarebbe un'opzione in totale controtendenza rispetto alle scelte degli ultimi cent'anni su tutto l'arco alpino.

Tale opzione, in considerazione degli interessi economici che sono in ballo e del modello turistico dominante in Valle d'Aosta ed in gran parte dell'arco alpino, ha tuttavia ben poche possibilità di un'accoglienza positiva.

La scelta di realizzare un nuovo impianto, in sostituzione della funivia che sta terminando la sua attività incontra sicuramente un ampio consenso e forte è anzi la domanda di “fare in fretta”, di essere pronti con la nuova funivia fin dai primi mesi del 2007, in modo evitare interruzioni nel funzionamento di un impianto che dal fondovalle porti fino a Punta Helbronner.

Ma quale nuova funivia? Per quali utenti? Con quale portata? Quali strutture nelle stazioni di arrivo? Quale punto di partenza? Quale rapporto fra gli investimenti per la nuova funivia e gli investimenti di riqualificazione urbanistica ed ambientale di La Palud ed Entrèves?

1) FINALITA' ED UTENTI DELLA FUNIVIA

Si vuole realizzare un impianto per un modello di turismo “lento e stanziale” o per un modello di turismo “mordi e fuggi” ?

Si vuole cioè un impianto al servizio degli alpinisti, delle guide alpine e dei loro clienti, dei turisti che soggiornano a Courmayeur ed in Valle d'Aosta, degli sciatori che, in primavera, vogliono percorrere la Vallée Blanche, oppure si vuole un impianto al servizio di comitive che, in giornata, arrivano da Milano o Genova, salgono a Punta Helbronner, stazionano un paio d'ora al Pavillon e poi ritornano a casa ?

2) LA PORTATA DELLA FUNIVIA

L'attuale funivia funziona con cabine da 25 posti che impiegano 5 minuti per percorrere il primo tronco (La Palud-Pavillon) e 6 minuti per il secondo tronco (Pavillon-Rifugio Torino). Considerando che occorrono almeno altri due o tre minuti per l'imbarco e lo sbarco dalle cabine, la portata oraria è attualmente di circa 200 persone l'ora.

A Chamonix l'impianto, completamente rifatto nel 1991, è più potente. Le cabine sono da 75 posti per il tratto Chamonix-Plan des Aiguilles e da 65 posti per il tratto da Plan des Aiguilles-Aiguille du Midi. I tempi di percorrenza sono simili a quelli del versante valdostano e la portata oraria arriva fino a 600 persone ora.

La nuova Funivia del Monte Bianco che si intende costruire a Courmayeur che portata deve avere: le 200 persone/ora attuali? le 600 di Chamonix? un numero intermedio? una portata maggiore di quella di Chamonix?

E' il centro del problema, perchè in base alla portata poi si determina tutto il resto: la pressione sulle stazioni d'arrivo, le dimensioni dei parcheggi alla partenza, ecc. ecc.

3) LE STRUTTURE NELLE STAZIONI D'ARRIVO

Un modello che si è diffuso in molte località alpine è di realizzare nelle stazioni di arrivo delle grandi funivie delle strutture di accoglienza ed intrattenimento di ampie dimensioni: ristoranti; sale multimediali; musei permanenti; negozi; ecc.

E' opportuno seguire tale modello anche con la nuova funivia del Monte Bianco? Quali caratteristiche e quali dimensioni devono avere tali strutture?

4) LA PARTENZA DELLA NUOVA FUNIVIA

L'attuale funivia parte da La Palud. Intorno alla stazione di partenza della funivia è cresciuto un villaggio con una serie di attività commerciali che sono fortemente legate alla stazione di partenza della funivia.

E' opportuno mantenere a La Palud la stazione di partenza della funivia oppure, come altri vorrebbero, è meglio costruirla un po' più in basso, ad Entrèves, a ridosso dell'arrivo dell'autostrada e proprio a fianco della strada che porta al Tunnel del Monte Bianco?

5) LA RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA ED AMBIENTALE DI LA PALUD EN ENTREVES

L'investimento necessario per realizzare la nuova funivia sarà notevole. La previsione è di un intervento di circa 50 milioni di euro. E' consapevolezza di molti che sarebbe un errore investire così ingenti risorse in un impianto a fune trascurando completamente i problemi che attualmente affliggono La Palud ed Entrèves.

La Palud ha problemi decennali irrisolti di viabilità, di parcheggio, di riqualificazione urbanistica, di valorizzazione del suo ruolo di porta di ingresso della Val Ferret. Che cosa si può e si deve fare perché, contestualmente alla progettazione e costruzione della nuova funivia La Palud trovi una soluzione ai suoi annosi problemi ?

Per quanto riguarda la piana di Entrèves: come porre fine alla sua devastazione e quali interventi realizzare per ridurre l'impatto provocato dalle opere autostradali e dall'intenso traffico?