

Grandi lavori in alta quota

È il più ampio cantiere al mondo oltre i 3 mila metri di altitudine: vi si costruisce la nuova funivia del Monte Bianco che dal 2014 cambierà il volto di una delle mete turistiche più famose d'Italia.

DI GUIDO FONTANELLI

Ai confini nord-ovest dell'Italia c'è un cantiere che cambierà i collegamenti con la Francia. Ma non è la linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione e non è neppure un tunnel. Al contrario, questa infrastruttura punta dritto verso il cielo e arriverà fino a 3.462 metri di quota, a poco meno di 1.400 metri dalla cima del Monte Bianco. È la nuova funivia che in due tronconi unirà la valdostana Courmayeur con la montagna più alta d'Europa e migliorerà l'accesso alla città francese di Chamonix. Obiettivo: trasformare radicalmente la fruizione di una delle mete turistiche più importanti in Italia. «Attualmente il cantiere in alta quota è il più grande del suo genere al mondo» dice con una punta di orgoglio Roberto Francesconi, 54 anni, amministratore delegato della Funivie Monte Bianco spa, società controllata dalla Regione Valle d'Aosta e, con quote minoritarie, dalle famiglie Gilberti e Maganzini. «I lavori sono incominciati nello scorso mese di aprile e nel 2014 dovrebbe entrare in funzione il primo troncone, seguito l'anno dopo dal secondo». Un'opera da 100 milioni di euro di investimenti, di cui un terzo per gli impianti di risalita e due terzi per le opere civili e le infrastrutture.

Oggi la salita al Monte Bianco è garantita dalla funivia costruita più di mezzo secolo fa, tra il 1947 e il 1957, in tre tronconi: il primo dal borgo di La Palud porta al Pavillon a 2.173 metri d'altezza, il secondo fino al Rifugio Torino, a oltre 3.300 metri, mentre il terzo sale ai quasi 3.500 metri della Punta Helbronner, al confine con la Francia. Da qui partono gli impianti

francesi che in altri tre tronconi conducono turisti e alpinisti fino a Chamonix. «In base alla normativa italiana, la funivia andava rifatta completamente per adeguarla ai nuovi standard di sicurezza» spiega Francesconi. «Quindi la regione, che in vista di questo progetto è salita alla maggioranza della società, ha deciso di realizzare ex novo un impianto che tenga conto delle esigenze del turismo attuale, dai parcheggi all'intrattenimento della clientela».

Così la stazione di partenza è stata spostata da La Palud alla base della funivia della Val Veny, dove verrà costruito un grande parcheggio sotterraneo che potrà essere sfruttato dagli utenti dell'uno e dell'altro impianto. Il primo troncone porterà al Pavillon e il secondo salterà il rifugio Torino e arriverà direttamente a Punta Helbronner. Tutte le stazioni saranno nuove e dal design ultramoderno: al Pavillon ci saranno due ristoranti, una sala multimediale e un'area commerciale mentre la vecchia stazione verrà trasformata in un museo. A Punta Helbronner verrà costruito un locale di tipo panoramico con grandi vetrate e un bar-tavola calda. La portata dell'impianto passerà dalle 1.800

persone al giorno della vecchia funivia a 3 mila: «In realtà il nuovo impianto consentirebbe di portarne di più» precisa Francesconi «ma ci siamo dati un vincolo per rispettare l'ambiente». Già, l'ambiente: costruire un'infrastruttura di questo tipo di sicuro avrà fatto gridare allo scandalo i puristi della montagna: «In realtà, di proteste ne ho sentite poche. Del resto l'impianto è stato valutato da un punto di vista ambientale sia a livello nazionale sia internazionale insieme alla Francia. E io che sono una guida alpina non posso che valutare positivamente un progetto che prevede strutture a basso consumo energetico, con sistemi ecologici e impianti di depurazione. Ci siamo posti dei limiti anche in termini di presenze: a Punta Helbronner potranno infatti accedere massimo 3 mila persone al giorno, mentre altre stazioni come Chamonix portano già 5 mila persone al giorno all'Aiguille du Midi sul Bianco. Oggi si costruiscono in tutto il mondo funivie che funzionano anche con il cattivo tempo e offrono servizi per riempire piacevolmente la giornata anche in condizioni meteo non favorevoli».

E questo è uno degli obiettivi chiave del

Due tronconi Come saranno le tre stazioni della funivia che collegherà Courmayeur con il Monte Bianco, saltando il rifugio Torino.



Pontal D'Entrèves
1.300 m

progetto: oggi la metà dei turisti che visitano il Monte Bianco dal versante italiano sono stranieri (giapponesi, coreani, russi, perfino indiani) e un impianto moderno permetterà ai visitatori di non buttare via una giornata se il tempo è brutto.

Oggi il fatturato della Funivie Monte Bianco è intorno ai 4 milioni di euro e con il futuro impianto il giro d'affari dovrebbe triplicare. Con un impatto importante sull'area di Courmayeur e in genere su tutta la Valle d'Aosta: per ogni euro speso dai clienti in un impianto di risalita, altri 7 finiscono nell'indotto, dai ristoranti agli alberghi, ai souvenir. Da qui l'impegno della regione nelle società che gestiscono funivie e seggiovie: «Stiamo facendo un grande lavoro per coordinare tutti gli impianti della regione e metterli in un'unica società» sottolinea Augusto Rollandin, presidente della Regione autonoma Valle d'Aosta. «E la nuova funivia del Monte Bianco è importante non solo per il turismo della Valle, ma anche come collegamento alternativo alla Francia».

E il vecchio impianto? Nel maggio 2012 inizierà lo smantellamento a partire dal tratto che va dal Rifugio Torino a Punta Helbronner e poi, dal 2015, verrà smontato il resto: in pratica l'accesso alla montagna non sarà mai sospeso.



Rifugio Torino
3.375 metri

Punta Helbronner
3.462 metri

Pavillon
2.173 metri

Vetta
4.810 metri

100
milioni di euro
di investimento

3 mila
persone al giorno
la portata del nuovo
impianto

PANORAMA LIVE



Guarda gli spettacolari lavori per costruire il nuovo impianto. Scopri come fare a pagina 223 di *Panorama*.

