

“Vecchi hotel e skilift Sulle Alpi troppi ruderi”

Convegno in Val d'Aosta sull'impatto dell'architettura in quota

il caso

CRISTIAN PELLISSIER
POLLEIN

C'è chi vorrebbe
abbattere gli edifici
non più utilizzati

Prima di progettare il nuovo bisognerebbe sempre pensare alla dismissione del vecchio». Parole di Luciano Bolzoni, architetto e docente universitario intervenuto a Pollein per il convegno «Architettura e sviluppo alpino» organizzato da Fondazione Courmayeur e Ordine degli architetti della Valle d'Aosta. «Un'opera - dice Bolzoni - è progettata per essere abitata, vissuta. Se non lo è più perde di senso». Bolzoni punta l'indice sui tanti ruderi e rottami di cui sono piene le Alpi: vecchi skilift, cabinovie o funivie dismesse, alberghi abbandonati. Cosa farne? «Le cose sono due: o gli si trova una destinazione, le si riporta in vita, oppure non hanno più senso e possono essere abbattute».

Lo studioso, che a Pollein ha presentato anche il suo libro «Abitare molto in alto. Le Alpi e l'architettura» di Priuli&Verluccha, parla anche della stazione della Funivia Furggen, progettata da Carlo Mollino a Cervinia. «La stazione Mollino potrebbe essere smatellata proprio perché non più utilizzata. Bisogna decidere tra morte o riutilizzo. Sono un estimatore di Mollino e spero si opti per il riutilizzo». La montagna offre altri esempi di ruderi, come la cabinovia abbandonata di Alagna o la seggio-

abbandonata di Alagna o la seggiovia della Valtournenche. Opere costruite, invecchiate e poi abbandonate a se stesse. A queste si aggiungono i rottami, come lo skilift a Punta Indren sul Monte Rosa oppure, ed è notizia di qualche giorno fa, l'elicottero Lama precipitato sul Monte Bianco e di cui è impossibile il recupero.

L'architettura alpina offre però anche esempi virtuosi, «ad esempio -

ancora Bolzoni - la stazione Promeron di Valtournenche, la Colonia Olivetti di Brusson o il rifugio Nacanuli di Biognaz». Secondo Antonio De Rossi, architetto e docente al Politecnico di Torino, «la situazione in Piemonte è a macchia di leopardo. Ci sono singole opere apprezzabili, e casi eccellenti come il borgo di Ostana nell'Alta Valle Po. Il problema non sono le singole opere degli architetti, il problema è il livello medio delle costruzioni. Serve una cultura diversa, più attenzione anche nella realizzazione delle piccole cose, come i parcheggi».

Nel convegno è stato presentato anche il progetto per la nuova funivia per Punta Helbronner, sul Monte Bianco. Un lavoro da 100 milioni di euro che prevede la realizzazione di tre stazioni a tre livelli diversi (a Pontal d'Entrèves, al Pavillon e a Punta Helbronner). Il progetto è stato introdotto dall'assessore regionale al Turismo, Aurelio Marguerettaz e illustrato dai progettisti Sergio Blengini e Carlo Cillara Rossi. A sollevare qualche perplessità è stato Sebastiano Brandolini



(architetto e giornalista): «Da quello che ho visto è a forte impatto ambientale, inutile pensare che possa avere un impatto soft. Bisogna poi chiedersi fino a che punto può spingersi lo sfruttamento della natura, un po' come nel caso del ponte di Messina». Gli fa eco Giulia Barbieri, educatrice ambientale che si dice «stupita per l'impatto sull'ambiente. Ne vale veramente la pena?». La difesa dei due progettisti: «Qui non siamo di fronte a nessun ponte di Messina - ribattono Blengini e Cillara Rossi - ma di fronte a luoghi complessi da interpretare. Non è un'opera mastodontica, ma una funivia piccola, da 75 posti. Lo scopo è rendere fruibile la montagna a tutti. L'opera è sicuramente impattante, ma va detto che l'architettura è impattante per definizione».

I ROTTAMI DEI VECCHI IMPIANTI

Sono sparsi un po' ovunque dal caso di Punta Indren alla seggiovia di Valtournenche



Ogni opera è progettata
per essere abitata e vissuta
Se non lo è perde significato
O le riportiamo in vita
oppure tanto vale distruggerle

Luciano Bolzoni
architetto e docente
all'Istituto europeo di design



La vecchia stazione della funivia Furggen affacciata al Cervino