

La costruzione di un territorio nelle Alpi. Infrastrutture per il turismo di massa

RICERCA E
SPERIMENTAZIONE/
RESEARCH AND
EXPERIMENTATION

Caterina Franco, Laboratoire Métiers de l'Histoire de l'Architecture: édifices, villes, territoires, (MHAeVt), ENSA-Grenoble, Université Grenoble Alpes, Grenoble, Francia e Dipartimento ABC, Politecnico di Milano, Italia
Catherine Maumi, Directrice du Laboratoire Métiers de l'Histoire de l'Architecture: édifices, villes, territoires, ENSA-Grenoble, Université Grenoble Alpes, Grenoble, Francia

caterina.franco@polimi.it
catherine.maumi@grenoble.archi.fr

Abstract. La ricerca si interessa alle stazioni sciistiche realizzate sulle Alpi Italo-Francesi tra la fine degli anni Cinquanta e la metà degli anni Settanta. Inse-diamenti d'alta quota, rappresentano un modello urbanistico concentrato nello spazio e pensato per essere autosufficiente. In seguito a uno studio dello stato dell'arte e ad una presa coscienza dei problemi del patrimonio esistente, si propone di rileggere la storia della costruzione di centri turistici attraverso l'evoluzi-one del loro rapporto con il contesto. Da uno studio dell'oggetto architettonico si passa all'analisi di infrastrutture a scala locale e sovra-locale. L'ipotesi che muove la ricerca vede la connessione al territorio come elemento strategico per riflettere a un superamento delle criticità attuali.

Parole chiave: Infrastrutture per il turismo di massa, Alpi italo-francesi, Costruzi-one del territorio, Approccio sistemico, Storia come metodo

Stazioni sciistiche per il turismo di massa: uno studio transfrontaliero

Il presente contributo è parte di una ricerca attualmente in corso, condotta all'interno del laboratorio *Métiers de l'Histoire de l'Architecture: édifices, villes, territoires* della Scuola di Architettura di Grenoble, sotto la direzione di Catherine Maumi¹. Il lavoro si mantiene all'interno della disciplina architettonica, pur confrontandosi con studi di ambito geografico ed economico e si interessa all'evoluzione della costruzione di infrastrutture per il turismo di massa nel territorio alpino d'alta quota, dal secondo dopoguerra fino ad oggi. Collocandosi in un orizzonte transfrontaliero, si sceglie di lavorare su casi studio francesi e italiani, nel tentativo di superare le logiche nazionali per considerare la regione delle Alpi occidentali tra Haute Savoie, Savoie, Isère, Piemonte e Valle d'Aosta.

Nel secondo dopoguerra, in seguito a un periodo di crescita economica e grazie a importanti cambiamenti sociali come l'introduzione delle ferie pagate o la diffusione della pratica degli

sport invernali, le cime delle Alpi diventano, per brevi periodi l'anno, destinazione privilegiata di un grande numero di turisti provenienti dalla città. Nascono nuovi centri turistici ad alta quota a vocazione specificatamente invernale. A partire dagli anni Sessanta, in Francia, si afferma un modello di stazione realizzata in terreno vergine con un'operazione di concertazione tra poteri pubblici e privati, spesso sotto la guida di un organismo di controllo governativo. Nel caso più radicale, la volontà di un promotore unico si associa al lavoro di un solo progettista che guida la realizzazione della stazione dal piano urbanistico alla scala dell'edificio. Questo tipo di stazione arriva in un secondo momento anche in Italia, tramite esempi come Pila, San Sicario, Biellmonte per quanto riguarda Alpi orientali, che pure avevano ospitato il caso pionieristico di Sestriere (1932).

Quale futuro per gli insediamenti d'alta quota?

Oggi, diversi fattori minano la sostenibilità del modello della stazione sciistica figlia dei *Trente Glorieuses*. Sebbene gli scenari siano differenti a seconda della quota, dell'estensione e dei modi di gestione dell'insediamento, sono riconoscibili tre classi di problemi che hanno validità generale (Macchiavelli, 2009). Innanzitutto una serie di cause naturali legate al cambiamento climatico, che rende più incerta la presenza di neve e mette in crisi le strutture dedicate esclusivamente alla pratica degli sport invernali, obbligando la costruzione di costosi impianti per la produzione di neve artificiale. Accanto a questo, alcune cause strutturali, come l'invecchiamento degli impianti meccanici e del patrimonio immobiliare o la questione della *governance* della stazione (strutture nate sotto la spin-

The construction of a territory in the Alps. Infrastructure for mass tourism

Abstract. The research focuses on the ski resorts built in the French-Italian Alps between the late 1950s and the mid-1970s. These high-altitude touristic centers constitute spatially concentrated urban models, which are designed to be self-sufficient. Following an overview of the state of the art and an examination of the current problems affecting existing cases, the paper offers a reinterpretation of the history of the construction of tourist resorts by analysing how their relationship with context has evolved over time.

From a study of the architectural object, it moves on to an analysis of infrastructure system at the local scale and beyond. The research is based on the assumption that connection with site is a strategic element to be rethought for overcoming current critical issues.

Keywords: Infrastructure for mass tourism, French-Italian Alps, Development

of territory, Systemic approach, History as method

Ski resorts for mass tourism: a cross-border study

This paper is part of an ongoing research project conducted by the *Laboratoire Métiers de l'Histoire de l'Architecture: édifices, villes, territoires* at the Grenoble Architecture School under the direction of Catherine Maumi¹. While remaining within the architecture discipline, it also examines studies in the fields of geography and economics and focuses on how infrastructure construction for mass tourism in high-altitude Alpine regions has developed from the post-war period through to the present day. We have chosen to focus on French and Italian case studies in order to move beyond national approaches and consider the regions of the Western

Alps between Haute Savoie, Savoie, Isère, Piedmont and Valle d'Aosta as a whole.

After World War Two, following a period of economic growth and as a result of significant social changes such as the introduction of paid holidays or the spread of winter sports as a leisure pursuit, the Alpine peaks became a popular destination for large numbers of tourists from the cities for brief periods of the year. New high-altitude tourist resorts specifically for winter use sprang up. From the 1960s onwards, in France, a model of resort built on virgin, undeveloped land became established, the result of a process of consultation between public and private powers, often under the guidance of a controlling government body. In the most "radical" case, the plans of a single project promoter were implemented through the work

ta dello stato o di finanziamenti di imprenditori privati vedono oggi la maggior parte delle competenze trasferite ai comuni con il conseguente problema della non coincidenza tra confini amministrativi e superficie occupata dalla stazione). Infine, fattori legati alla contingenza di mercato: nascono nuovi modi di praticare sport invernali e nuove tempistiche di frequentazione della montagna e il fruitore rifiuta ora gli alloggi-cellula pensati dagli architetti negli anni Sessanta. Nasce il problema dei “letti freddi”, appartamenti non occupati dai proprietari e non affittati, fenomeno dannoso all’attività commerciale della stazione. Strutture pensate per accogliere masse di turisti si rivolgono quindi verso una clientela più agiata, altre mettono in comune comprensori sciistici, o si impegnano in nuovi investimenti immobiliari².

Stato dell’arte della ricerca internazionale

Oggi, sul versante francese, numerosi centri di ricerca legati a università o a enti territoriali

sono impegnati in una riflessione sul futuro delle strutture turistiche d’alta quota³. In Italia, sembra mancare un interesse specifico alla questione e il problema è trattato all’interno di una riflessione più generale sulla realtà alpina. Questa disparità è dovuta forse a una differenza nell’incidenza del fenomeno sul territorio alpino: quello che in Francia è stato il modello urbanistico privilegiato, in Italia corrisponde a uno dei modelli di sviluppo, accanto ai numerosi centri d’alta quota che si sono trasformati senza una vera e propria pianificazione.

Nell’ultimo decennio, la ricerca in ambito architettonico ha iniziato a trattare le stazioni sciistiche, interessata al carattere paradigmatico dei nuovi centri, identificabili come prototipi di nuove città interamente votate al *loisir* e al tempo libero⁴.

of a sole planner, under whose guidance the touristic center was developed from the urban planning to the architectural scale. This type of ski resort subsequently came to Italy too through examples such as Pila, San Sicario and Biemonte in the Western Alps, which were already home to the pioneering case of Sestriere (1932).

What future for high-altitude resorts?

Today, various factors undermine the sustainability of ski resorts modelled upon the *Trente Glorieuses*. Although scenarios differ with altitude, size and management models, three general classes of problem can be distinguished (Macchiavelli, 2009). First and foremost are a series of natural causes linked to climate change, which makes snow less reliable and creates difficulties for resorts dedicated exclu-

sively to winter sports, forcing them to install expensive systems for producing artificial snow. In addition, resorts face a number of structural causes, such as ageing mechanical systems and buildings or administration issues (today, the administration of most resorts developed with state backing or by private enterprise has been transferred to local municipalities; as a result, administrative boundaries do not correspond to the area occupied by the resort). The final set of causes relates to factors connected with market circumstances: new ways of enjoying winter sports have developed, as have new occupancy patterns; in terms of property, for example, nowadays guests reject the “cell-type” accommodation designed by architects in the 1960s. The “cold bed” problem – apartments which are neither occupied by their owners nor rented

È stata letta in filigrana l’avventura della modernità in montagna e la sua successiva crisi a partire dalla metà degli anni Settanta, quando stazioni villaggio in stile neo-regionalista riappaiono sulle Alpi⁵. Sul lato francese, un rinnovato interesse per l’architettura delle stazioni è stato mosso anche da un processo di patrimonializzazione di alcuni edifici, cominciato in occasione delle Giornate Europee del Patrimonio del 2000, dedicate al XX secolo⁶. (Fig. 1)

01 Plagne-Centre, M. Bezançon, 1962, Photo Jean Biaugueaud, 1966 (Archives Départementales de la Savoie, Chambéry, 17J454)
Plagne-Centre, M. Bezançon, 1962, Photo Jean Biaugueaud, 1966 (Archives départementales de la Savoie, Chambéry, 17J454)



– damages the resort’s business. As a result, facilities designed to accommodate mass tourism target wealthier customers, while others share ski area or make new property investments².

The state of the art of international research

Today in France, several research centres connected with universities or local bodies are involved in an active debate about the future of high-altitude tourist resorts³. In Italy there appears to be a lack of specific interest in the issue, which is dealt with as part of a more general debate concerning the Alps. This disparity is perhaps due to the fact that in the French Alps, the so called integrated ski station has been the most common urban model, whereas in Italy it is just one among several models of development, alongside the large number of high-altitude

villages which have been transformed into touristic centers without any orderly planning.

Over the last decade, research in the field of architecture has begun to consider ski resorts, focusing on the paradigmatic nature of the new centres, which can be seen as prototypes of new cities entirely dedicated to leisure⁴. Through this phenomenon, scholars have interpreted modern architecture’s conquest of the mountains and its subsequent crisis starting from the mid-1970s, when village-resorts in a neo-regionalist style emerged in the Alps⁵. In France, renewed interest in the architecture of the resorts was sparked by a number of buildings being granted heritage status, a process which began on the occasion of the 2000 European Heritage Days dedicated to the twentieth century⁶.

(Fig. 1)

Ipotesi di lavoro: dall'oggetto architettonico all'infrastruttura nel territorio

Nel 1986, Raffestin scrive «*Dès lors, la nature et la culture du lieu touristique n'existent pas en soi mais à travers un procès qui est instruit hors du lieu. [...] [Elles] n'ont pas pour support celles du lieu géographique réel*». La presente ricerca vuole invece indagare la connessione della stazione al sito, ponendo l'ipotesi che attraverso questo aspetto sia possibile comprendere l'evoluzione dell'insediamento e che, allo stesso tempo, esso costituisca un elemento strategico per immaginarne uno sviluppo futuro. Per questa ragione, ci riferiamo alla stazione come ad una infrastruttura turistica, utilizzando questo termine secondo due valenze. Infrastruttura è innanzitutto intesa come oggetto fisico, supporto di flussi. A una scala locale la stazione è infatti organizzata attorno alle reti di distribuzione interna (piste, impianti di risalita, accessi carrabili). A una scala più ampia, assume importanza la connessione stazione-valle, tramite mezzi di trasporto e reti tecniche (elettriche, idriche, telefoniche). Infine, a una scala territoriale, emerge la posizione dell'insediamento rispetto all'assetto nazionale o transnazionale dei grandi assi di percorrenza o dei centri urbani, bacini "risorsa" di turisti.

In secondo luogo, intendiamo il termine infrastruttura come quadro teorico di riferimento. La storia della stazione è letta attraverso l'evoluzione nel tempo dell'interazione di diversi sistemi: gli attori del processo costruttivo (progettisti, promotori, politici, comunità locale, turisti), l'assetto della proprietà fondiaria e dei confini amministrativi, il costruito (edifici, elementi con-

In letteratura prevale una visione della stazione sciistica d'alta quota come insediamento autonomo, frutto dell'impianto di un modello de-contestualizza-

nettivi), il supporto geomorfologico (componenti geologiche, topografiche, climatiche e idrografiche del sito).

Tramite una lettura sincronica vengono studiate le intersezioni tra i diversi sistemi in un dato momento; attraverso una lettura diacronica, si cerca invece di seguire l'evoluzione di un sistema nel tempo. Tale tentativo vuole proporre all'interno dell'ambito architettonico un cambio di prospettiva che si sta già operando in altre discipline, ovvero un passaggio dallo studio di un oggetto verso un'analisi dell'emergenza e del comportamento di un sistema complesso⁷. Questo approccio è stato recentemente usato anche in alcuni studi storici: nel 2004, lo storico svizzero Tissot usa il concetto di *Système Touristique* e sottolinea come «*L'objet ne prend sens que dans ses relations avec d'autres objets qui lui donnent la possibilité de fonctionner, mais aussi d'être accepté à un moment donné.*»

Impostazione metodologica e strumenti di analisi: l'histoire comme méthode

La ricerca d'archivio costituisce una delle fonti primarie: vengono analizzati da un lato i fondi di alcuni progettisti, dall'altro documenti contenuti negli archivi comunali e di altri organismi preposti alla gestione del territorio. Il disegno e la restituzione cartografica sono poi strumenti privilegiati, sia che si tratti della produzione grafica di un architetto, sia dell'elaborazione di mappe per ordinare, comparare e sintetizzare informazioni.

In questa sede vogliamo presentare il metodo utilizzato attraverso due esempi: Pila, in Valle d'Aosta e Chamrousse, in Isère, ricostruendo la storia della connessione delle due stazioni con la città e a scala territoriale. Le due stazioni si estendono a quote

La ricerca d'archivio costituisce una delle fonti primarie: vengono analizzati da un lato i fondi di alcuni progettisti, dall'altro documenti contenuti negli archivi

A working hypothesis: from the architectural object to infrastructure in a territory

The prevailing view in the literature of high-altitude ski resorts is that they are a form of autonomous settlement, the result of the implementation of a de-contextualised model. In 1986, C. Raffestin wrote "*Dès lors, la nature et la culture du lieu touristique n'existent pas en soi mais à travers un procès qui est instruit hors du lieu. [...] [Elles] n'ont pas pour support celles du lieu géographique réel*". This paper sets out, in contrast, to examine the resort's connection with its site, assuming that its links with the local area are key to understanding the development of the settlement and at the same time constitute a strategic element for envisioning its future development. This is why we refer to the resort as tourist infrastructure, using the term in two senses.

First, infrastructure as a physical object, bearing flows: at the local scale, in fact, the resort is structured around internal distribution networks (such as ski slopes, ski lifts and vehicle accessways). At a wider scale, the resort's connection with the valley by means of transport and technical networks (electricity, water, telephone, etc.) is important. Finally, at the regional scale, the resort's position in relation to the domestic or transnational system of major routes or urban centres, which provide the "catchment areas" of tourists.

Secondly, we use the term "infrastructure" in the sense of a theoretical reference framework. The history of the resort is seen in terms of the evolution over time of the interaction of various systems: the participants in the construction process (for example project planners and promoters, politicians,

the local community and tourists), the structure of land ownership and administrative boundaries, the built environment (buildings and connective elements) and geomorphological characteristics (the site's geological, topographical, climate and hydrographical features).

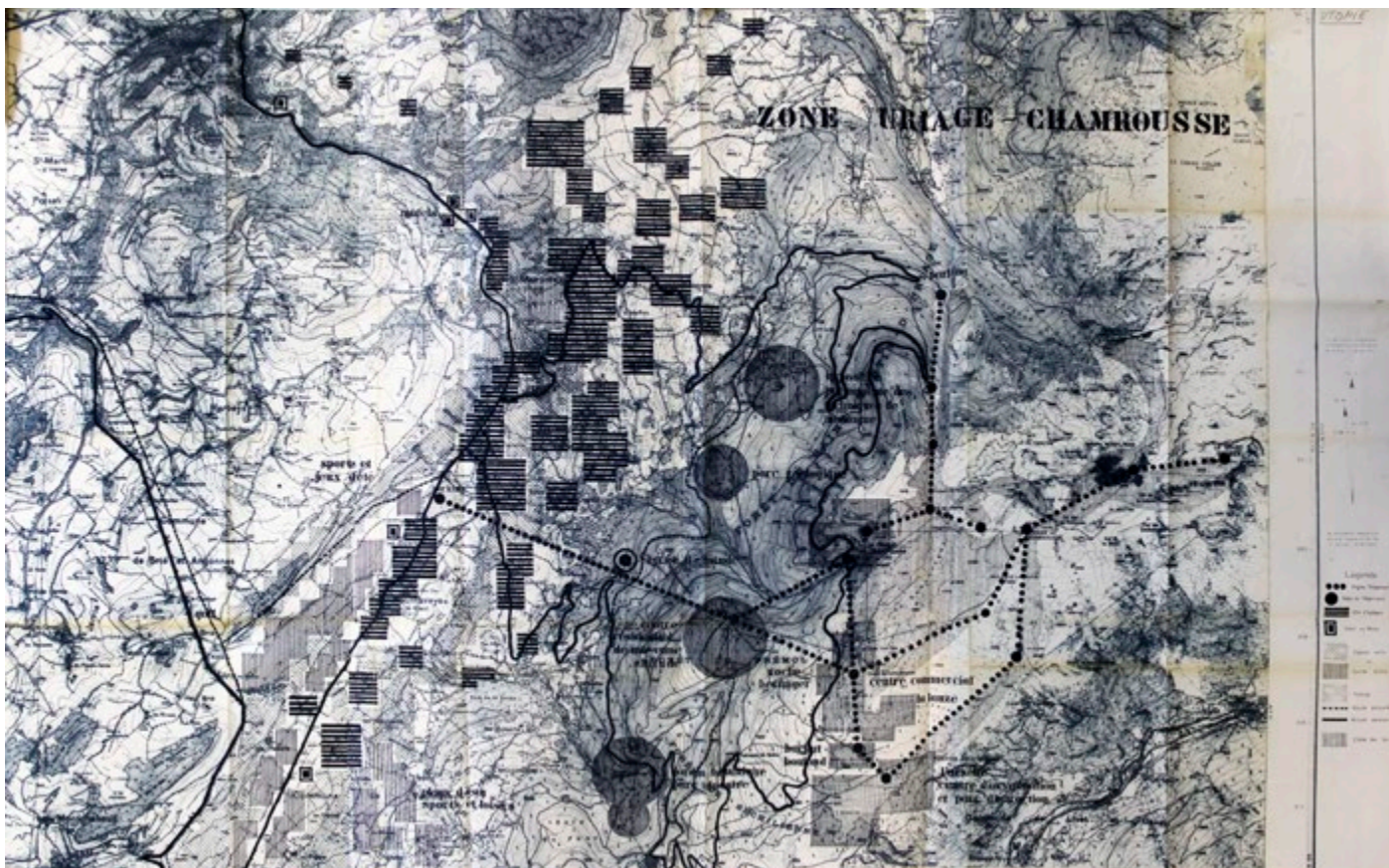
A synchronic interpretation analyses the intersections between the various systems at a given moment, while a diachronic interpretation focuses on the development of a system over time. Such an approach attempts to introduce to the field of architecture a change in perspective that is already occurring in other subject areas: that is to say a shift from the study of an object towards an analysis of the emergence and behaviour of a complex system⁷. This approach has recently been used in a number of historical studies: in 2004, the Swiss historian L. Tissot

used the concept of *Système Touristique* and pointed out that "*L'objet ne prend sens que dans ses relations avec d'autres objets qui lui donnent la possibilité de fonctionner, mais aussi d'être accepté à un moment donné.*"

Methodological approach and tools of analysis: l'histoire comme méthode

Archival research constitutes one of the main sources: archives of planners and designers were analysed, as were documents contained in municipal archives and those of other local planning bodies. Maps and drawings were the main source, whether architects' drawings or maps for the purpose of ordering, comparing and summarising information.

At this juncture we shall present the method adopted by way of two examples: Pila, in Valle d'Aosta and Chamrousse, in Isère, by reconstructing the



02 |

differenti (rispettivamente: 1765-2709 m e 1400 - 2250m), ma sono paragonabili nel numero di impianti di risalita (15 e 17) e nella superficie del *domaine skiable* (70 e 90 km di piste). Entrambe sono caratterizzate dalla presenza di un nucleo urbano in prossimità (Grenoble e Aosta) e vedono l'intervento dello stesso architetto e urbanista Laurent Chappis (1915-2013) tra la fine degli anni Cinquanta e l'inizio degli anni Settanta. Infine, secondo i dati raccolti fino ad oggi, entrambe si confrontano con

un'inflexione negativa della frequentazione turistica, sebbene di grado differente⁸. (Fig. 2)

Oggi il legame di Chamrousse con Grenoble, che dista in linea d'aria circa 14 km, chiede di essere ripensato. La discussione ruota attorno al progetto di una teleferica che leghi la stazione alla città. In realtà, fin dalle origini, l'iniziativa di pianificare una stazione non parte dal capoluogo ma da Uriage, stazione termale, che si unisce in una *Région d'Urbanisme* con altri comuni della

history of the connection between the two resorts with the city and at the local scale. The two resorts lie at different altitudes (1765-2709m and 1400-2250m), yet are comparable in terms of numbers of ski lifts (15 and 17) and the area of *domaine skiable* (70 and 90 km of ski slopes). Both are near cities (Grenoble and Aosta) and both bear the signature of the same architect and town planner Laurent Chappis (1915-2013) between the late 1950s and the early 1970s. Finally, based on figures collected to date, both resorts are faced with a fall-off in tourist numbers, albeit to different degrees⁸. (Fig. 2)

Today, Chamrousse's connection with Grenoble, which is around 14km away as the crow flies, demands a rethink. The debate revolves around a project to construct a cableway linking the resort with the city. In actual fact, from

the outset, the plan to build the resort did not commence from Grenoble (the provincial capital) but from Uriage, a spa resort, which forms part of a *Région d'Urbanisme* together with other municipalities in the valley. The operation began amid myriad financial difficulties and in 1944 the *Département* intervened, expropriating the required land and entrusting the work to SAC (Société d'Aménagement de Chamrousse, with a major public stake). Chappis' work on the resort's network of connections would focus primarily on the union of the villages of Roche Beranger and Le Recoin, which were situated in different municipalities at the time. During the test represented by the 1968 Winter Olympics the resort effectively functioned as a single unit and in 1989 Chamrousse became a municipality. Interestingly, in 1940 a proposal concerning *aménagement* of

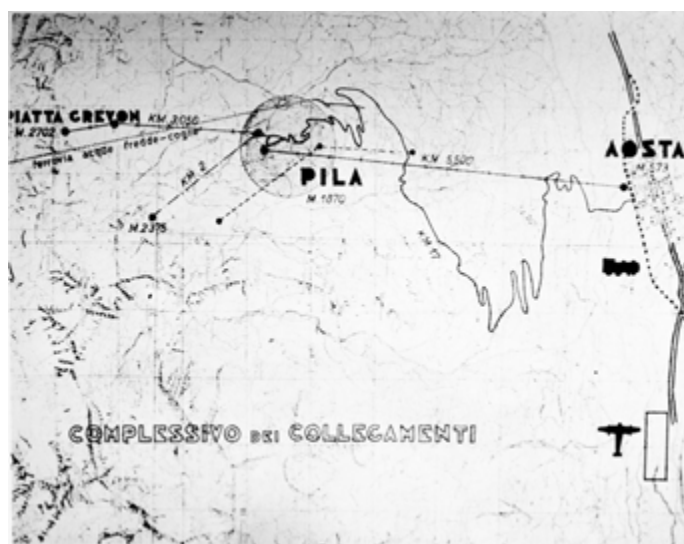
the resort promoted by the municipalities concerned already made provision for a development scheme at the regional level, which was lost when the *Département* took over. Chappis himself, in 1960, had envisaged a diffuse resort, with interconnected functions spread across different altitudes. The project was subsequently deemed "utopian" by the designer himself and would never come to fruition. (Fig. 3, Fig. 4)

The resort of Pila lies around 5km from the city of Aosta as the crow flies. The current state of the resort is the result of a project started in 1963 on the initiative of STIFA, an Italian-French company (FIAT and Rothschild groups). The company's economic wherewithal and relatively unfragmented ownership facilitated land purchase operations. In this case, the plan for Pila drawn up by Chappis

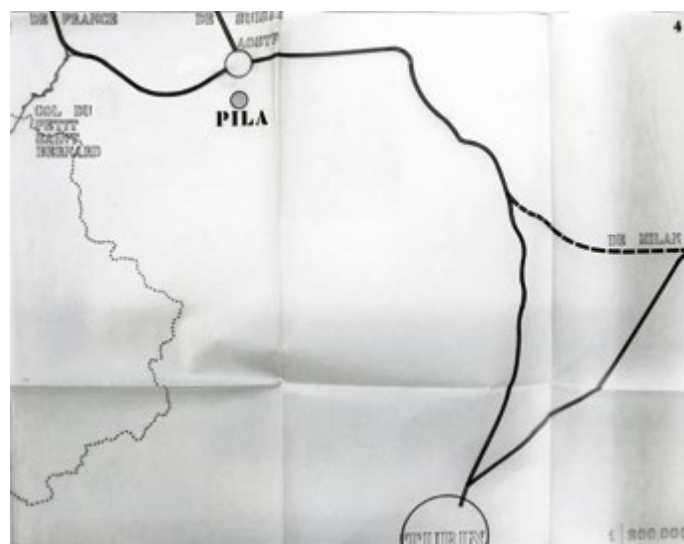
02 | *Projet idéal pour Chamrousse*, Laurent Chappis, 1960, (Archives Départementales de la Savoie, Chambéry, 30J149)
Projet idéal pour Chamrousse, Laurent Chappis, 1960, (Archives départementales de la Savoie, Chambéry, 30J149)

valle. L'operazione si avvia tra molteplici difficoltà finanziarie e nel 1944 il Département interverrà espropriando i terreni e affidando i lavori alla SAC (Société d'Aménagement de Chamrousse, con un'importante partecipazione pubblica). L'azione di Chappis sulla rete di connessioni della stazione sarà mirata principalmente all'unione tra le frazioni di Roche Beranger e Le Recoïn, localizzate allora su comuni differenti. Effettivamente, alla prova delle Olimpiadi Invernali del 1968, la stazione funzionerà come un insieme e nel 1989 Chamrousse diventerà un Comune. È interessante notare che nel 1940 una proposta di aménagement promossa dai comuni ipotizzava già uno schema di sviluppo a scala territoriale, che si perde nel momento in cui il Dipartimento prende l'iniziativa. Chappis stesso, nel 1960, aveva immaginato una stazione diffusa, con funzioni interconnesse e distribuite a quote differenti. Il progetto sarà definito "utopico" dallo stesso autore e non avrà seguito.

(Fig. 3, Fig.4)



03 |



04 |

responded to the goal of creating an international resort capable of attracting foreign tourists. The concomitant building in the 1960s and 1970s of the stretch of motorway linking Aosta with Turin and Milan, together with the opening of the Mont Blanc tunnel in 1965 account for the origins of this vision, which had not been considered prior to the war. Indeed, although the idea of developing a resort in the Pila valley had already been toyed with in the 1920s, the debate until the 1950s had focused on the link between the resort and the city of Aosta, until a

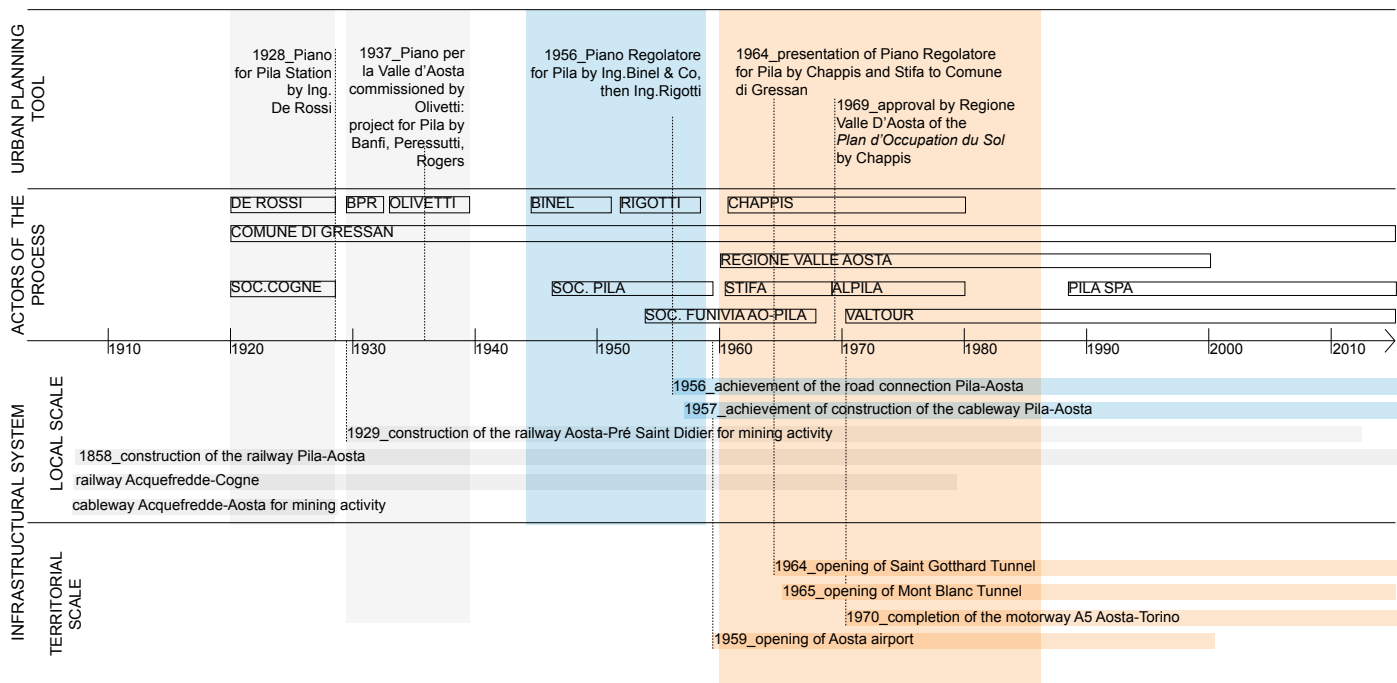
cable car service was introduced, significantly reducing journey times. Today the question is whether the resort's operation is connected with the flow of foreign customers or whether Pila performs the function of *stade de neige* for the provincial capital. (Fig. 5, Fig. 6)

Results and perspectives: history of the local area as the evolution of complex processes

In keeping with the research group's approach, the study of history is a "method of investigation which ena-

03 | Studio dei collegamenti per il Piano di Pila, Saltarelli, Binel & Co., 1955 (immagine presa da L. FERRETTI, Libro Bianco per Pila, Musumeci, Aosta, 1970) *Studio dei collegamenti per il Piano di Pila, Saltarelli, Binel & Co., 1955 (image taken from Ferretti L., Libro Bianco per Pila, Musumeci, Aosta, 1970)*

04 | Studi per il Piano di Pila, Laurent Chappis, 1964 (Archives Départementales de la Savoie, Chambéry, 30J277) *Study for Piano di Pila, Laurent Chappis, 1964 (Archives départementales de la Savoie, Chambéry, 30J277)*



05 |

Oggi, ci si interroga se il funzionamento della stazione sia legato all'afflusso di una clientela straniera o se Pila assolva piuttosto la funzione di *stade de neige* per il capoluogo. (Fig. 5, Fig. 6)

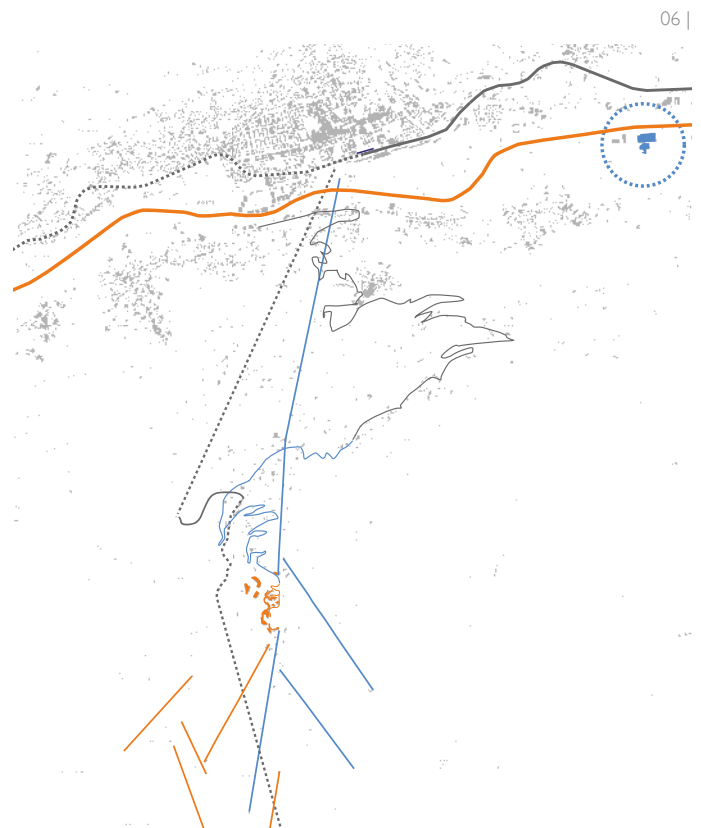
Risultati e prospettive: storia del territorio come evoluzione di processi complessi

Secondo la filosofia del laboratorio MHAevt, lo studio della storia viene inteso come «metodo di investigazione che ci permette di comprendere meglio i processi in opera nel nostro spazio vitale» (Maumi, 2015) a scala architettonica, della città e del territorio. Ci riferiamo a un concetto di operatività della storia nella misura in cui essa abilita ad assumere una distanza critica che può aiutare a formulare in termini adeguati problemi e criticità attuali.

oggi i processi in opera nel nostro spazio vitale» (Maumi, 2015) a scala architettonica, della città e del territorio. Ci riferiamo a un concetto di operatività della storia nella misura in cui essa abilita ad assumere una distanza critica che può aiutare a formulare in termini adeguati problemi e criticità attuali.

06 | Rappresentazione schematica della situazione attuale delle connessioni di Pila con il territorio. Elaborazione su carta CTR della Valle d'Aosta (2000). Riferendoci alla Fig. 5, i tre colori rappresentano tre fasi nell'evoluzione delle reti di connessione. In grigio: infrastrutture legate all'attività mineraria del XIX secolo; in blu: infrastrutture costruite negli anni Cinquanta secondo i Piani di Rigotti e Binel; in arancione: infrastrutture realizzate negli anni Sessanta, con l'apertura delle connessioni autostradali internazionali. Le linee tratteggiate corrispondono a infrastrutture oggi in disuso o completamente smantellate
Schematic representation of the actual system of connections of Pila with his territory. Elaboration on the CTR map of Valle d'Aosta (2000). Referring to Fig. 5, the three colors represent three phases in the evolution of the network connections. In grey: infrastructure linked to the industrial activity of the XIX century; in blue: infrastructure built in the 1950s, after the Rigotti and Binel plans; in orange: infrastructure built in the 1960s with the opening of international motorway connections. Dashed lines represent abandoned or dismantled infrastructure

05 | Analisi diacroniche e sincroniche delle connessioni della stazione di Pila con Aosta e con un territorio a scala maggiore, assieme all'evoluzione dei sistemi di attori e degli strumenti urbanistici. Ogni elemento viene analizzato nella sua durata temporale (vedi righe); ogni piano estende la propria visione a una scala differente (vedi colori delle colonne)
Diachronic and synchronic analysis of the connections of Pila station with Aosta and with a larger territory, together with the evolution of the system of actors and urban instruments. Every element is analysed in its time duration (see rows); every urban plan extends its vision to a different scale (see colors in columns)



06 |

Attraverso i casi studio si è osservato come, data una certa posizione geografica, il progetto urbanistico si estenda su un territorio più o meno ampio al variare, nel tempo, delle forze decisionali e del pensiero culturale. Oggi, leggiamo il risultato di una stratificazione di visioni successive. È il concetto di «territorio come palinsesto» (Corboz, 1983), che da supporto per la scrittura in due dimensioni si trasforma in una matrice tridimensionale fatta di segni e scritture sovrapposti. Le analisi diacroniche e sincroniche dei casi studio mostrano inoltre, che ad ogni configurazione spaziale corrisponde un certo spessore temporale. Inoltre, «L'articolazione tra la successione dei sistemi spaziali e le durate variabili delle strutture spaziali ci avvicina al concetto di resilienza, ovvero alla capacità di un sistema di assorbire o adattarsi a una perturbazione senza modificare la sua struttura» (Elissade, 2000). Le configurazioni possono perdurare in apparenza, anche se i processi che le producono si sono modificati.

I risultati ottenuti aprono nuove domande per il seguito della ricerca: è possibile leggere le criticità attuali dei territori d'alta quota come segnali di una fase «transizione territoriale» (Elissade, 2000), nella quale la struttura dell'infrastruttura d'alta quota non è più coerente con il sistema degli attori o il sistema produttivo in atto? Inoltre, in questo scenario si apre una riflessione sul ruolo dell'architetto-urbanista. L'idea progettuale innovativa, come il *plan masse* «utopico» di Chappis per Chamrousse, può assumere il ruolo di evento, in grado di modificare la struttura spaziale?

NOTE

¹ Ricerca finanziata dal Ministero della Cultura e della Comunicazione Francese (1 gennaio 2015-31 dicembre 2017).

bles us to understand the processes underway in our living space" (Maumi, 2015) at the architectural, urban and regional scales. We refer to a concept of how history operates to the extent that it enables a critical distance to be taken, thus helping current issues and critical aspects to be formulated in adequate terms.

Case studies have shown that, given a specific geographical position, urban planning extends over a greater or lesser area as decision-forces and cultural thinking change over time. Today what we see is the result of a layering of subsequent perspectives. It is the concept of "territoire comme palimpseste" (A. Corboz, 1983), which is transformed from a two-dimensional writing space to a three-dimensional structure made up of overlaid signs and writings. Diachronic and synchronic analyses of case studies also show that each spatial

configuration corresponds to a certain temporal substantiality.

With reference to a concept expressed in 2000 by the geographer B. Elissalde, "the articulation between the succession of spatial systems and the variable durations of spatial structures brings us closer to the concept of resilience, in other words a system's capacity to absorb or adapt to perturbations without modifying its structure." Configurations may persist in appearance, even though the processes that produced them have changed.

The obtained results open new questions for the research: is it possible to read the critical current issues of the high-altitude settlements as signs of a "territorial transition phase" (Elissade, 2000), where the layout of high-altitude infrastructure is no longer consistent with the current system of actors or production? Moreover, a re-

² Cfr. Macchiavelli, A. (2009), "Le tourisme alpin, Conditions et ambivalences face à l'innovation", in *Revue de géographie alpine*, vol. 97, n.1; Marcelpoil E., Perrin-Bensahel L., François H. (Ed.) (2010), *Les stations de sports d'hiver face au développement durable. État des lieux et perspectives*, L'Harmattan, Paris.

³ Vedi LabExItem, Grenoble, l'Unité de Recherche Développement des Territoires Montagnards presso l'Irstea, Grenoble o l'Institut de Géographie Alpine, Grenoble.

⁴ Tra gli altri recenti convegni sul tema turismo e architettura vedi Gosseye J., Heynen H. (Ed.) (2012), "Architecture for leisure in post-war Europe, 1945–1989: between experimentation, liberation and patronization", *The Journal of Architecture*, nov. 2013, Louvain, BE.

⁵ Cfr. Lyon-Caen J.F. (Ed.) (2014), *Stations de sports d'hiver*, Lieux dits, Lyon, FR; Wozniak, M., Guerin J.P. (2004), *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver: stations de Tarentaise (1945-2000): l'image de la montagne en construction*, Université Joseph Fourier, Grenoble, FR.

⁶ In questa occasione la Savoia organizza una mostra sulle stazioni sciistiche, dalla quale nascono diverse iniziative per un riconoscimento patrimoniale di alcuni edifici che verranno infine iscritti alla lista supplementare dei *Monuments Historiques*.

⁷ Cfr. Dansero E., Puttilli M. (2004), "De Ford aux Jeux Olympiques. Le développement d'une station d'hiver emblématique: Sestrières", in *Revue de géographie alpine*, vol. 100, n. 4; François H. (2007), *De la station ressource pour le territoire au territoire pour la station. Le cas des stations de moyenne montagne périurbaines de Grenoble*, Université Joseph-Fourier, Grenoble, FR.

⁸ Per Pila ci si riferisce agli arrivi e presenze di turisti italiani/stranieri relativi al Comune di Gressan, dati contenuti nel Programma di Sviluppo Turistico, 22-02-2013, cap. 4, Stato del Prodotto Turistico. Per Chamrousse, ci si riferisce ai dati sulla frequentazione 1995-2005 calcolati in *journées-skieurs* pubblicati in da François H. (2007), op. cit., p. 198. La ricerca si scontra con il difficile reperimento di dati sulla frequentazione confrontabili a scala interazionale. Si procederà con delle richieste mirate alle società gestrici o proprietarie degli impianti di risalita.

flexion around the role of architect/urbanist is opened up in this scenery. Can the innovative planning idea take on the role of an event, capable of modifying consistently the current spatial structure?

NOTES

¹ Research funded by the French Ministry of Culture and Communication (1 January 2015 - 31 December 2017).

² See Macchiavelli, A. (2009), "Le tourisme alpin", *Revue de géographie alpine*, vol. 97, n.1; Marcelpoil E., Perrin-Bensahel L., François H. (Ed.) (2010), *Les stations de sports d'hiver face au développement durable. État des lieux et perspectives*, L'Harmattan, Paris, FR; Dansero E., Puttilli M. (2004), "De Ford aux Jeux Olympiques. Le développement d'une station d'hiver emblématique: Sestrières", in *Revue de géographie alpine*, vol. 100, n.4.

³ E.g. LabExItem, Grenoble, or the Unité de Recherche Développement des Territoires Montagnards in the Irstea, Grenoble and the Institut de Géographie Alpine, Grenoble.

⁴ See among other international conferences: Gosseye J., Heynen H. (Ed.) (2012), "Architecture for leisure in post-war Europe, 1945–1989: between experimentation, liberation and patronization", *The Journal of Architecture*, November 2013, Louvain, BE.

⁵ See Lyon-Caen J.F. (Ed.) (2014), *Stations de sports d'hiver*, Lieux dits, Lyon; Wozniak, M., Guerin J.P. (2004), *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver: stations de Tarentaise (1945-2000): l'image de la montagne en construction: s'inscrire dans le temps, s'ancre dans l'espace?* 2004, Université Joseph Fourier, Grenoble, FR.

⁶ In that occasion, Savoie Department organised an exhibition dedi-

REFERENCES

- Barabási, A. L. (2004), *Link. La scienza delle reti*, Einaudi, Torino.
- Bonnemains, A. (2015), *Vulnérabilité et résilience d'un modèle de développement alpin: Trajectoire territoriale des stations de sports d'hiver de haute altitude de Tarentaise*, Géographie, Université Grenoble Alpes, Grenoble.
- Chappis, L. (2011), *Ma montagne... du rêve à la réalité - Tome 1, 50 ans d'études d'urbanisme en montagne*, FACIM, Chambéry.
- Corboz, A., (1983), "Le territoire comme palimpseste", in *Diogène*, 121, pp. 14-35.
- Dansero, E. and Puttilli, M. (2004), "De Ford aux Jeux Olympiques. Le développement d'une station d'hiver emblématique: Sestrières", in *Revue de géographie alpine*, vol. 100, n. 4.
- Delfante, C. (Ed.) (1970), "Montagne", Cambau V., "La Realisation Des Stations de Sports D'hiver", Pialat G., "Urbaniser La Montagne?", in *Urbanisme*, n. 116.
- Di Battista, V., Giallocosta, G. and Minati, G., (Ed.) (2006), *Architettura e approccio sistemico*, Polimettrica, Milano.
- Elissalde, B. (2000), "Géographie, temps et changement spatial", in *Espace géographique*, vol. 29, n. 3, pp. 224-236.
- Ferretti, L. (1976), *Libro Bianco per Pila*, Musmecì, Aosta.
- François, H. (2007), *De la station ressource pour le territoire au territoire pour la station. Le cas des stations de moyenne montagne périurbaines de Grenoble*, Université Joseph-Fourier, Grenoble.
- Knafou, R. (1978), *Les Stations Intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises L'aménagement de la montagne à la française*, Masson, Paris.
- Lamunière, I. (Ed.) (2015), *Objets Risqués. Le pari des infrastructures intégratives*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.
- Lyon-Caen, J. F. (Ed.) (2014), *Stations de sports d'hiver*, Lieux dits, Lyon.
- Marcelpoil, E., Perrin-Bensahel, L. and François, H. (Ed.) (2010), *Les stations de sports d'hiver face au développement durable. État des lieux et perspectives*, L'Harmattan, Paris.
- Maumi, C. (Ed.) (2010), *Pour une poésie du détour - Rencontre autour d'André Corboz*, Paris, Editions de la Villette, Paris, collection École Nationale Supérieure d'architecture de Grenoble.
- Maumi, C. (Ed.) (2015), *Dossier d'évaluation 2009-2014 et Projet scientifique 2016-2020 du laboratoire MHAevt*, ENSAG, Grenoble.
- Raffestin, C. (1986), "Nature et culture du lieu touristique", in *Méditerranée*, vol. 3, n. 58, pp. 11-17.
- Tissot, L. (2004), "À travers les Alpes: le Montreux-Oberland Bernois ou la construction d'un système touristique, 1900-1970", in *Histoire des Alpes*, n. 9, pp. 227-244.
- Wozniak, M. and Guerin, J.P. (2004), *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver, stations de Tarentaise (1945-2000): l'image de la montagne en construction*, Université Joseph Fourier, Grenoble.

cated to ski resorts, leading to various initiatives to apply for heritage status for several buildings. They were then inscribed in the supplementary list of *Monuments Historiques*.

⁷ See Dansero E., Puttilli M. (2004), op. cit.; François H. (2007), *De la station ressource pour le territoire au territoire pour la station. Le cas des stations de moyenne montagne périurbaines de Grenoble*, Université Joseph-Fourier, Grenoble, FR.

⁸ For Pila, the figures for arrivals and stays by Italian/foreign tourists in the municipality of Gressan were taken from the Tourism Development Programme (Programma di Sviluppo Turistico), chapter 4 (State of the Tourism Product), published on 22/02/2013, while the figures for Chamrousse are from visitor numbers for 1995-2005 calculated in terms of *journées-skieurs* and published in

François H.. (2007), op. cit., p. 198. The research has encountered difficulty in obtaining accurate, internationally comparable visitor data, and will continue with targeted requests for data from ski lift management companies or owners.