

COMUNE DI CHAMOIS
COMMISSIONE CONSILIARE TURISMO

OGGETTO: COMPRESORIO SCIISTICO

Regione Autonoma Valle d'Aosta COMUNE DI CHAMOIS
19 LUG. 2014
Prot. n. <u>1601/XI</u>

SIN ✓

PREMESSA

Con deliberazione n. 56 del 12/10/2010 il Consiglio Comunale di Chamois dava mandato alla commissione turistica integrata da: consigliere comunale Hermes Facchini, un rappresentante della Scuola di sci, un rappresentante della Chamois Impianti s.p.a. , di approfondire l'argomento del potenziamento del domaine skiable e dei collegamenti della stazione.

La commissione si riuniva informalmente nel novembre del 2010 alla presenza del consigliere Paolo Rigollet come rappresentante della Scuola sci e dell' A.D. della Chamois Impianti s.p.a Sig. Valerio Dell'Amico come rappresentante della medesima. Il consigliere Casarotto proponeva il documento in allegato A sulle cui linee generali concordavano tutti i presenti.

Il sig. Valerio Dell'Amico consigliava, anche in virtù delle pregresse esperienze come amministratore in questo Comune, che i temi in oggetto e gli incontri informali con gli amministratori dei comuni attigui e della regione Valle d' Aosta fossero tenuti dal Sindaco e dal suo vice, nonché dai componenti della giunta.

La contingente fase successiva, segnata dal quadro politico incerto a livello nazionale, con profondi tagli di risorse agli enti locali e con la messa in discussione della legittimità delle società partecipate dai Comuni ha bloccato sul nascere ogni trattativa, in attesa che si delineassero nuovi e più chiari scenari.

Il nuovo quadro è ora delineato ed a tutti noto; la Chamois Impianti s.p.a. non esiste più, essendo stata assorbita dalla Cervino s.p.a., nel quadro della riorganizzazione dell'assetto degli impianti a fune valdostani voluto dall' amministrazione regionale.

ANALISI

1-Premessa generale.

Come evidenziato nel testo in allegato B, le stazioni da sci con clientela quasi esclusivamente nazionale, soffrono di tutte le problematiche legate alla crisi italiana ed al sempre più ridotto potere d'acquisto del turismo di prossimità. Se ciò poteva forse essere messo in dubbio nel 2010, anno in cui quel documento fu redatto, non può certo esserlo alla luce dei 4 anni successivi nei quali, numeri alla mano, le affermazioni si son dimostrate esatte.

Per consolidare l'economia turistica di Chamois sono necessarie scelte ed azioni che

consentano agli attuali operatori di trarre una maggior resa dalle proprie attività e che creino una crescita occupazionale ed economica virtuosa di tutta la comunità. Allo stesso modo queste scelte dovranno essere linfa per eventuali nuovi investimenti economici.

Sarà naturalmente compito della comunità locale fare in modo che consolidamento e crescita possano avvenire senza stravolgere l'identità di Chamois ma, anzi, rafforzandone sempre più le peculiarità positive. Una spirale positiva nell'ambito delle attività ricettivo-alberghiere non potrà che riverberarsi positivamente anche sulla frequentazione della località da parte dei proprietari e locatari delle seconde case. Un ulteriore effetto positivo sarebbe quello di consolidare e migliorare i servizi offrendo un miglioramento della qualità della vita della popolazione residente.

Il turismo invernale dedicato allo sci è un elemento che può consentire la vendita del prodotto turistico locale sui mercati mondiali, riverberando effetti positivi anche su quei periodi dell'anno in cui lo sci non è praticabile.

Per intercettare questi mercati è indispensabile poter offrire ampi spazi sciabili in comprensori connessi. Non è infatti pensabile che un numero sufficiente di clienti affronti un viaggio di centinaia, quando non migliaia, di chilometri per sciare in un comprensorio piccolo come il nostro, seppure di alto livello qualitativo.

Non è neppure pensabile di ottenere questi risultati mediante la promozione del solo free ride, essendo tale disciplina legata a condizioni momentanee del manto nevoso che portano a preferire un luogo rispetto ad un altro in misura dei centimetri di neve caduti nei giorni immediatamente precedenti. Questo mercato può essere al più una integrazione di quello di base che rimane sempre costituito da sciatori di livello medio dediti alla pista battuta e segnalata, con la garanzia del servizio di assistenza, soccorso e trasporto.

2- Economicità.

Il documento in all.B elenca tutte le possibilità connettive del comprensorio di Chamois senza considerare l'aspetto economico e finanziario.

In questi quattro anni la situazione economica generale si è tuttavia contratta a causa delle note ragioni macroeconomiche e dei conseguenti vincoli alla spesa pubblica, in una situazione in cui il pubblico era il principale finanziatore delle opere di sviluppo. Nel 2010 il bilancio della R.A.V.A. si aggirava attorno al miliardo e seicento milioni di euro; a causa dell'eliminazione della compensazione statale dell'iva da importazione, cessata nel 1992 con l'entrata in vigore del trattato di Maastricht ma compensata con pari cifra dallo Stato; oggi il bilancio regionale è praticamente dimezzato, aggirandosi attorno agli 800 milioni di euro.

In questa situazione di contrazione della spesa il sistema Valle d' Aosta incontra difficoltà nel semplice mantenimento dell'esistente e risulta quindi assolutamente non percorribile la richiesta di nuovi impianti di risalita, a causa degli alti costi di realizzazione e dei successivi costi di gestione, esercizio e manutenzione.

La proposta che invece questa Commissione ritiene percorribile consiste nella

realizzazione di una pista di discesa che colleghi il punto di arrocco degli impianti di Chamois, il colle Clavalité, con il comprensorio di Valtournenche ed i cui dettagli saranno in seguito esposti in modo approfondito. Il rientro verso il comprensorio di Chamois sarà garantito da un servizio di navetta su strada.

I costi per realizzare l'opera proposta sarebbero inerenti alle seguenti voci:

- a) Studio di fattibilità.
- b) Progettazione.
- c) Autorizzazioni ed accatastamento.
- d) Lavori di movimento terra, disbosco e sistemazione fondo.

I costi di gestione riguarderebbero invece:

- a) Battitura.
- b) Servizio di soccorso e sicurezza pista.
- c) Servizio navetta.

Tali oneri di gestione sarebbero comunque minimi e le voci in a) e in b) possono benissimo essere gestite dal personale della Cervino s.p.a. già in forza nei comprensori di Cime Bianche e di Chamois. La spesa, di fatto, si ridurrebbe al normale costo macchina orario.

Neppure si ravvisa la necessità di impianto di innevamento, stante l'esposizione a Nord e ad Ovest dei versanti interessati.

Per queste ragioni l'ipotesi proposta ci pare degna di essere approfondita in quanto, ad una prima e seppur superficiale analisi, il rapporto costi/benefici sembra sin da subito decisamente bilanciato verso i secondi, prospettando nel breve e medio termine un ritorno decisamente maggiore rispetto all'investimento proposto.

Il valore aggiunto da questa opera potrà infatti incrementare gli imponibili irpef e di fiscalità generale in ben tre comuni della valle del Marmore: Antey, Chamois e Valtournenche. Allo stesso modo contribuirebbe ad aumentare il valore immobiliare e delle attività commerciali nei medesimi Comuni.

La società degli impianti Cervino s.p.a. avrebbe notevoli benefici rappresentati da:

- a) forte diminuzione se non eliminazione delle passività attualmente generate dal ramo di Chamois.
- b) maggiore offerta alla propria clientela con l'inserimento di svariati chilometri di pista, di una funivia regionale e dei tre impianti già in suo possesso all'interno dello ski-rama principale relativo al comprensorio Breuil-Cervinia/Valtournenche/Zermatt.
- c) aumento stimato (in difetto) di un migliaio di posti letto alberghieri e di seconde case all'interno del proprio comprensorio.
- d) migliore offerta alla propria clientela acquisita nelle giornate con condizione meteo sfavorevole e che comportano la chiusura dei collegamenti alle quote più elevate.
- e) maggior numero di passaggi effettuati dalla clientela di provenienza svizzera con benefici sul riparto delle quote.

La funivia regionale Buisson Chamois è un'altra beneficiaria di questo progetto per il sicuro aumento di passaggi da esso derivanti. Passaggi oltretutto previsti nell'arco della giornata e non soltanto nelle prime ore del mattino, con il vantaggio di massimizzare lo sfruttamento dell'impianto e la sua conseguente resa economica.

Ulteriore vantaggio è il miglioramento del trasporto intercomunale nella media valle del Marmore. La navetta in esercizio tra i comuni di Antey e di Valtournenche potrà infatti eseguire un doppio tipo di servizio: trasportare gli sciatori come servizio incluso nello ski pass, trasportare qualsiasi cliente previo pagamento del titolo di trasporto, autofinanziando quindi parte del proprio servizio.

Un ultimo ed importante punto è che l'opera potrà essere fruita anche nel periodo estivo come percorso ciclistico e/o escursionistico.

3- Finanziabilità.

L'opera proposta può essere finanziata attingendo a diverse fonti.

La fonte principale è quella di natura pubblica. In questo ambito si possono individuare gli enti territoriali interessati quali i Comuni, la comunità montana e la Regione Autonoma Valle d' Aosta.

I finanziamenti possono inoltre essere reperiti in ambiti anche diversi rispetto a quello del turismo/trasporto. Alcune opere potrebbero infatti avere anche delle funzionalità in ambito agricolo/forestale ad esempio come servizio consortile oppure pista tagliafuoco. Uno dei compiti principali di chi seguirà l'iter di questa proposta sarà proprio quello di individuare interessi concorrenti.

Sempre rimanendo in tema di finanziamento pubblico è importante rammentare i bandi nazionali ed europei. Sui tanti spicca per interesse specifico il fondo europeo LIFE che dal 1992 ha co-finanziato circa 3954 progetti con un ammontare di 3,1 miliardi di euro già erogati. Questo è un fondo che si occupa di conservazione ambientale e naturale.

Vi sono fondi legati al trasporto ed alla mobilità sostenibile.

Per poter usufruire di tali fondi è necessario redarre una progettazione qualitativamente valida per intercettare i requisiti richiesti.

Il processo richiede quindi l'identificazione del fondo più utile per realizzare il progetto voluto ed un adattamento del progetto ai requisiti del fondo.

A titolo di mero esempio i fondi life potrebbero essere intercettati da una proposta di pista all'insegna dello slow ski, concepita per arrecare il minimo impatto possibile e con impostazione "museale". Nella parte alta lo scenario è maestoso con Cervino e Grandes Murailles e lo splendido vallone chiuso dai Tournalin e dalla Roisette. Si passa poi dal tipico villaggio rurale valdostano quale è Cheneil, per addentrarsi nel bosco. Lo sviluppo di un semplice applicativo smartphone gps based potrebbe illustrare la geologia nella parte alta, la cultura rurale in quella mediana e la flora e fauna del bosco in quella bassa.

Nello stesso esempio può inserirsi la realizzazione di un edificio museale o di installazioni di qualità nel villaggio di Cheneil.

A fianco dell'attore pubblico si pone l'attore finanziario "parapubblico" e cioè le realtà che, pur essendo organizzate secondo criteri di diritto privato, hanno la maggioranza azionaria detenuta dall'ente pubblico. E' il caso della Cervino s.p.a. che costituisce l'ente direttamente ed operativamente interessato da questa proposta, e

che, compatibilmente alle proprie necessità di equilibrio nel bilancio, potrà concorrere anche finanziariamente alla sua realizzazione.

Ulteriore via di reperimento di finanziamenti è il settore privato presso tutti quei soggetti intenzionati a porsi come investitori nella fase successiva.

Quest'ultima fonte è quella da cui è più difficile attingere ma non è tuttavia da escludere a priori, soprattutto rispetto a soggetti provenienti da mercati internazionali dinamici ed attivi in materia di turismo e di opportunità di investimento.

4- Realizzabilità politica.

Questa è sicuramente la parte più difficile da percorrere. Tutta l'opera avrebbe luogo sul territorio di un comune diverso da quello di Chamois e cioè sul territorio di Valtournenche. Ai fini della sua realizzazione risulta quindi necessario stabilire una volontà comune tra i reciproci amministratori ed anche tra le reciproche cittadinanze. Una realizzazione di questo tipo può infatti veder la luce soltanto qualora sia condivisa.

Ci sono fondate speranze che possa esserlo perchè anche i vantaggi offerti a Valtournenche sono rilevanti. Su tutti l'indubbio rilancio, sul quale l'amministrazione comunale sta già indirizzando importanti investimenti, della splendida frazione di Cheneil, la quale sarebbe interessata dal flusso turistico proveniente da Chamois ed alla quale verrebbe offerto un collegamento sciabile con il resto del comprensorio. L'ipotesi di collegamento intervallivo tra i due comuni non è nuova, molto se ne discusse in passato, e nel 1994 fu redatta una dichiarazione di intenti tra i due sindaci Attilio Ducly ed Antonio Carrel, nell'ambito delle osservazioni relative al nascente Piano Territoriale Paesistico regionale. La ricerca di questo documento è ancora in corso presso gli archivi comunali e regionali e si riserva la sua successiva allegazione a questo atto.

L'altro comune che trarrebbe sicuro vantaggio è Antey Saint André. La funivia di Chamois ha infatti la stazione di valle sul territorio di questo comune e poter offrire l'accesso ad un comprensorio che si sviluppa fino a Zermatt direttamente dal proprio territorio costituisce un plus turistico di notevolissima importanza.

La RAVA costituisce l'interfaccia politica di primaria e fondamentale importanza. Questa Commissione ritiene importante che sia sottolineato il fatto che l'investimento ed il consenso richiesti sono di interesse della Regione stessa in quanto la crisi attuale rischia di compromettere investimenti protrattisi nel tempo in termini di trasporti a fune, di realizzazione di piste, impianti di innevamento, strade ed infrastrutture. Per non vanificare il lavoro delle generazioni e delle amministrazioni precedenti questa Commissione ritiene che un gioiello come Chamois possa essere reso nuovamente competitivo, nel mutato spirito dei tempi, con azioni di entità relativamente modesta. E' una consapevolezza comune che la criticità più grande della Valle d'Aosta sia costituita dal numero eccessivo di seconde case rispetto ai posti letto alberghieri ed è proprio alla luce di questa consapevolezza che come Commissione chiediamo opere in grado di consolidare l'esistente e di produrre nuovi investimenti proficui in campo

ricettivo-alberghiero.

Il vantaggio conseguente sarà costituito sia dall'immagine che dal gettito irpef conseguente.

5- I dettagli territoriali dell' opera.

In questa sezione 5, si vogliono presentare le caratteristiche generali dell'opera. Queste chiaramente non hanno caratteristiche di progetto, ma sono semplici linee generali, individuate mediante approfondito e ripetuto lavoro sul territorio, con passaggi estivi ed invernali e ripetute misurazioni gps.

Linee generali suscettibili di essere modificate in sede di reale progettazione ma che sono un punto necessario per indirizzarsi verso la medesima.

-PISTA

L' idea consiste nel creare una pista di raccordo dal colle clavalité al pistone di rientro verso Valtournenche. La lunghezza complessiva è attorno ai 5 chilometri, per un dislivello di circa 800 metri. Tale pista dovrà passare a Cheneil e poi congiungersi alla Gran Pista di Valtournenche in località Laviel/Pessey. Quota a monte 2510 m.s.l.m. ed intersezione a quota 1700 circa.

La pista può essere divisa in tre sezioni:

- 1- Colle di Clavalité/ Cheneil.
- 2- Cheneil/ inizio taglio nel bosco vecchio skilift.
- 3- Chanlève/ zona raccordo con Gran Pista di Valtournenche.

Esaminiamole separatamente.

1-Colle di Clavalité- Cheneil.

Il tratto si sviluppa tra le quote 2510 e 2090, per 420 metri di dislivello ed una lunghezza nell'ordine dei circa 2.000 metri lineari.

Il vallone, ampio ed aperto presenta innumerevoli alternative di passaggio. Questo ne fa anche uno dei più apprezzati valloni per quanto riguarda lo sci fuoripista. La pista dovrebbe essere quindi progettata in modo tale da non svilire l'indubbio pregio di questa valletta. Dovrà quindi essere facile, di minimo impatto e costituita dal minor numero di macchine possibili per legge, per quanto concerne la larghezza.

Per questo tratto iniziale il percorso si svolge su ampi e dolci pendii aperti, di natura prevalentemente erbosa nella parte più alta e successivamente boschivi, attorno a quota 2250 circa. Non vi sono zone a rischio di grosse valanghe, ad esclusione di un paio di placche di piccola dimensione nella parte più alta, gestibili con le sole macchine da battitura. In questo tratto la pista può essere realizzata con il semplice lavoro di battitura, ed una minima rimozione di roccia superficiale in pochi punti ed un taglio minimo di arbusti. Non servono cioè lavori particolari di movimento terra o di realizzazione di opere importanti. Le spese per questo tratto riguarderebbero quasi

soltanto quelle di natura burocratica per progettare ed accatastare la pista.

2-Cheneil/inizio taglio del vecchio skilift.

Questa sezione è quella che presenta i maggiori problemi. Si tratta infatti di risolvere il problema di collegare Cheneil con la zona di Chanlève. La soluzione è stata individuata nella creazione di un breve tratto di collegamento, di circa 700 metri di lunghezza, tra Cheneil e l'inizio del taglio in discesa dov'era un tempo esistente lo ski lift. Il raccordo di collegamento avrà caratteristiche simili ad una skiweg piuttosto che ad una pista. L'idea di riferimento è la c.d. Weisseperle di Zermatt, nel tratto tra Staffelap e Fury, dove si procede quasi orizzontalmente con alcuni tratti in leggera salita, su un taglio del pendio di una macchina e mezza o due di larghezza. Il dislivello di questo tratto di 700 metri non supera i 50 metri offrendo sia discese che risalite brevi. Se le discesine fossero battute ciò consentirebbe allo sciatore di raggiungere velocità idonea per affrontare le brevi risalite quasi senza spingere. La realizzazione di questa skiweg è quella che richiede le opere maggiori. Si tratta infatti di effettuare un disboscamento ed un taglio del pendio simili a quelli di una pista taglia fuoco, con la necessità di operare mediante macchine per movimento terra. Su una lunghezza totale di poco superiore ai 5 km l'unico tratto che necessita di opere medie risulta essere un tratto di 700 metri. Poco più di un decimo del percorso, una misura più che accettabile in termini ambientali ed economici. Il tratto ricalcherebbe di massima il sentiero diretto verso nord che parte dalla palina gialla segnasentieri sita sul colletto della strada sterrata di servizio, 50 metri sotto la cappella di Cheneil. L'opera dovrà consegnare una pista orizzontale, con brevi saliscendi mai superiori ai 30 metri di dislivello, della larghezza di circa 5-6 metri. Il tratto terminerà laddove inizia la discesa sciabile con caratteristiche di pista vera e propria, e cioè nel punto a monte del disboscamento discendente eseguito quando esisteva lo skilift.

3-Chanlève/ zona raccordo Gran Pista

L'inizio è costituito dal pendio continuo dov'era il vecchio skilift che conduce, dopo circa 800 metri, ai più dolci pendii di Chanlève. Qui si aprono di nuovo differenti alternative per raggiungere la Gran Pista, su terreni costituiti prevalentemente da pascoli a radura tra boschi radi. Terreni quindi non necessitanti di opere particolari ma del semplice lavoro delle macchine battipista. Solo in un caso risulta necessario eseguire alcuni lavori di aggiustamento del fondo e di disboscamento.

Le alternative sono tre:

- a) Giunti al pianoro di Chanlève si apre una radura vasta con alcune case in pietra. Tenendosi a destra il margine boschivo superiore si entra in una zona di bosco con torrente e vallettine. Questa zona conduce a passare vicini alla nuova concimaia, che si lascia sulla sinistra, per continuare nel bosco, sino a raggiungere la Gran Pista. Questo tracciato ha il pregio di non intersecare nessuna strada, è quello che raccorda il pistone più a monte di tutti. Il punto negativo è che è quello che necessita delle maggiori opere di sistemazione del fondo e di disboscamento.
- b) Giunti al pianoro di Chanlève si procede a sinistra nella zona della pista di fondo,

tenendo la zona adiacente alla strada asfaltata per Cheneil. Si giunge al bar della pista di sci di fondo. Qui è necessario togliersi gli sci ed attraversare la strada, seguirla in discesa per 20 metri e quindi uscire tra le case a sinistra e rimettere gli sci. Circa 400 metri di sviluppo su dolci pendii non necessitanti opera alcuna conducono ad un nuovo attraversamento della strada asfaltata, oltre la quale si entra sulla Gran Pista nella zona del Foyer des Guides. Il grande pregio di questa soluzione è nella sua economicità. Tutta la parte alta è infatti costituita dal pianoro in leggera discesa di Chanlève, che già viene battuto per farvi passare la pista di fondo. Senza nulla sottrarre a quest'ultima, si tratterebbe di effettuare una semplice battitura dedicata allo sci alpino sulla sua sinistra orografica, sino al bar dove, con segnaletica mobile invernale, verrebbe creato un fine pista, seguito da indicazioni per raggiungere la continuazione della pista sul lato opposto della strada. Anche qui le condizioni sono ottimali, con dolci pendii erbosi di facile battitura. L'aspetto negativo di questa soluzione è il doppio attraversamento della strada. Cosa comunque perfettamente gestibile con la segnaletica mobile invernale ed, eventualmente, con quella fissa presente sulla strada asfaltata, prevedendo una zona di rallentamento ben segnalata ed evidente dove attraversano gli sciatori.

- c) In alternativa a b, con i medesimi pro et contra, dopo l'attraversamento dirigersi appena a valle di Bringaz, attraversare una seconda volta e raggiungere la Gran Pista 100 metri a monte del tunnel sotto la regionale per Cervinia, praticamente in paese.

Quale delle tre ipotesi si voglia preferire rimane comunque una scelta aperta in quanto nessuna delle tre soluzioni richiede opere di natura eccessiva e dai costi esorbitanti.

-NAVETTA

Il descritto collegamento sciistico prevede la sola possibilità di discesa da Chamois verso Valtournenche, per le già descritte ragioni di ordine ambientale ed economico, che attualmente non rendono concepibile la realizzazione di costosi impianti di risalita. La scelta più congrua per raggiungere le risalite di Chamois consiste nella realizzazione di un trasporto su ruota che percorra la tratta tra il piazzale della telecabina di Valtournenche e la partenza della funivia regionale Buisson-Chamois. Il tragitto consta di otto chilometri ed ha tempi compresi tra i dieci minuti ed il quarto d'ora.

Questa soluzione di trasporto appare vantaggiosa per la semplicità realizzativa ed economica oltre a prestarsi a diverse forme di finanziamento.

La soluzione proposta può generare scetticismo ma è importante evidenziare come essa sia rivolta ad un pubblico abituato a muoversi all'interno di un grande comprensorio.

I tempi di spostamento degli sciatori non sarebbero molto differenti da quelli a cui ci si sottopone quando, giunti a Zermatt, si attende la navetta per sciatori che conduce alla cremagliera per Sunnegga. Se infatti si considerano i tempi di attesa della navetta,

il tempo di viaggio sino alla stazione della cremagliera, il tempo di percorrenza del lungo tunnel scavato nella roccia per raggiungerne l'imbarco e l'attesa dell'effettuazione della corsa di risalita, questi risultano essere del tutto simili a quelli che ci sarebbero nell'idea proposta.

Per chi ha già percorso più di dieci chilometri sciando, tempi di venti/trenta minuti di trasferimento, fanno parte degli aspetti ordinari ed accettati. Dopo poco più di dieci minuti di viaggio gli sciatori sarebbero infatti depositati presso l'impianto funiviario che serve Chamois, al termine del quale dovranno già indossare gli sci per compiere le ulteriori risalite e rientrare.

La medesima navetta potrà inoltre essere utilizzata dalla clientela alloggiata a Chamois per rientrare nelle giornate in cui essa opererà per sciare nel vasto comprensorio.

Questo servizio di trasporto può essere realizzato secondo diverse modalità.

Una, quella minimale, è appena stata descritta e consta del semplice trasferimento degli sciatori tra i luoghi indicati. Il servizio può tuttavia essere concepito in maniera più estesa come trasporto vallivo dedicato a tutti sull'asse Antey Saint André-Valtournenche. In questo caso al passeggero non sciatore verrebbe chiesto un corrispettivo per il trasporto. Le utilità di un servizio di questo tipo sarebbero molteplici. In primo luogo ne avrebbe beneficio il sistema turistico ricettivo di Antey, che offrirebbe ai propri clienti un servizio di trasporto specifico da e verso il comprensorio sciistico di riferimento; in secondo luogo esso può rappresentare una soluzione parziale al problema dell'insufficiente capienza del parcheggio di Buisson consentendo di sfruttare aree di parcheggio site in Antey e sottoutilizzate nel corso della stagione invernale; infine si realizzerebbe un servizio di trasporto utile ai residenti di ben 3 comuni. Seppure sicuramente più onerosa, la versione "estesa" del servizio navetta potrebbe contare su maggiori possibilità di finanziamento, sia in termini di bandi specifici che in termini di enti territoriali che possono partecipare alla realizzazione ed al mantenimento del servizio in concorso con la Cervino s.p.a.

Per i sovraesposti motivi questa Commissione consiliare

CHIEDE

al Sindaco, alla giunta ed al Consiglio Comunale di Chamois, nonché alla popolazione ed agli operatori economici, di attivarsi al fine di realizzare un collegamento sciistico a costo contenuto ed a basso impatto ambientale tra l'arrocco a monte degli impianti di Chamois e la pista n° 1 del comprensorio di Valtournenche, nel tratto compreso tra la località Chanlève e la fine della medesima pista.

Tale collegamento prevede una sola pista di discesa, accatastata ed inserita nello skirama Breuil-Cervinia/ Valtournenche/ Zermatt, passante per Cheneil e senza impianto di risalita. Il trasferimento fino al comprensorio di Chamois può infatti essere effettuato mediante un apposito servizio di navetta dal piazzale della telecabina Valtournenche-Salette.

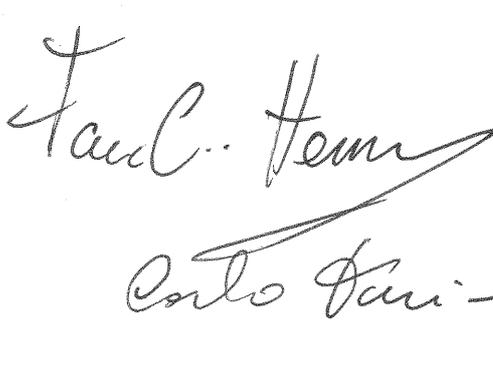
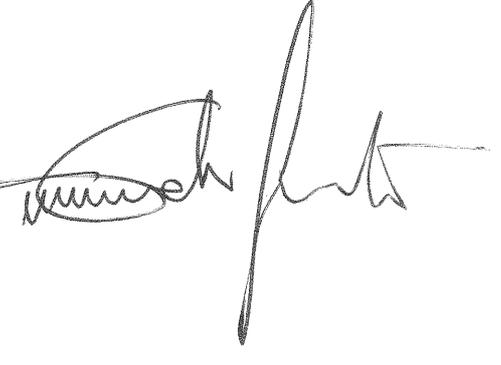
Allegato A: IMMAGINI COMMENTATE.

Allegato B: DOCUMENTO 2010 DI QUESTA COMMISSIONE.

Reims, 18 luglio 2014.

La commissione ex delibera 56/2010 (r.d.),
sottoscrive per approvazione il presente
atto comprensivo degli allegati.

 Laurent Lantier,

FauC. Hem   Carlo Tani 

ALLEGATO B

COMMISSIONE CONSILIARE MANTENIMENTO E SVILUPPO COMPENSORIO SCI CHAMOIS

Un importante punto del programma con cui il consiglio comunale e la giunta in carica si sono presentati alle ultime elezioni riguarda l' esistenza stessa di Chamois, come comunità ancora prima che come ente comunale. La proiezione demografica mette in risalto un problema di invecchiamento della popolazione e una evidente riduzione progressiva dei residenti reali ed effettivi di Chamois. I nostri numeri sono piccoli e l' aumento della popolazione costituito da un nucleo familiare di 4-5 componenti in valore percentuale sembra esprimere molto, perché esprime un valore tra il 4 ed il 5 %. Lo stanziamento di un singolo nucleo familiare non costituisce tuttavia un trend strutturale ed è quindi di vitale importanza per la comunità l' interrogarsi sulle strategie da intraprendere per invertire una rotta che, così com'è ora, avrà la conseguenza di dissolvere Chamois, sia come comunità di persone che come ente locale, in tempi non più lunghi di un paio di decenni, ma probabilmente più brevi se si considera la situazione economica generale ed il sempre maggior numero di proposte a livello nazionale per ridurre enti ed amministrazione pubblica, compresi i piccoli comuni.

Per questa ragione principale occorre quindi interrogarsi sulle criticità dell' economia locale come sui suoi punti di forza.

Le criticità sono evidenti a tutti e brevemente sono:

- 1- L' esaurirsi progressivo di spazi e ruderi da ristrutturare, cosa che ridurrà progressivamente l' attività e l'occupazione nell' edilizia delle seconde case.
- 2- La carenza di strutture turistico alberghiere e la carenza di servizi relativi sviluppati dai privati.
- 3- Il sottoutilizzo delle attuali strutture turistico alberghiere che registrano periodi sempre più estesi di vuoto.
- 4- Il sempre minore utilizzo delle seconde case da parte dei proprietari.
- 5- Il limite costituito dalla funivia che rende estremamente difficile il basarsi soltanto sul turismo "mordi e fuggi" giornaliero.
- 6- La maggior parte degli occupati di Chamois sono lavoratori dipendenti stipendiati da realtà economiche di tipo pubblico o economicamente partecipate dal pubblico. Nulla di male, non fosse che il clima economico e politico nazionale contemporaneo tende ad eliminare sempre più risorse finanziarie, e, per quanto amministrare con oculatezza, le partecipate sono in perdita ed i servizi pubblici, come la funivia regionale, sono sempre di più percepiti come un costo.
- 7- La qualità della vita a Chamois è molto buona sotto alcuni profili ma è pessima per altri. L' assenza di locali pubblici aperti dopo le 8 di sera ed il coprifuoco imposto dagli orari del trasporto pubblico complicano non poco la vita sociale e la relazione tra chi risiede a Chamois ed il resto della Valle ed impediscono oltretutto che persone che lavorano fuori Chamois decidano di risiedere qui.

L' insieme di questi elementi fa sì che l' investimento alberghiero su Chamois non sia attualmente né appetibile né conveniente e così l' investimento in altro tipo di attività.

Un altro problema del paese è quello di essersi rivolto sempre di più ad un turismo di prossimità proveniente da Piemonte, Lombardia ed in parte Liguria. Il risultato è che le sorti dello sviluppo di Chamois si sono connesse a quelle di un' area in progressiva crisi occupazionale, segnata dal progressivo smantellamento della produzione industriale, dato questo che comporta una sicura e certa riduzione di spese destinate alla "vacanza" da parte di chi qui risiede, a maggior ragione

per il turismo dello sci. Non si creda inoltre che a fronte del costo di attrezzatura, abbigliamento, viaggio (autostrada-carburante), cibo, siano pochi euro di differenza sullo ski pass a far preferire le piccole alle medie e grandi stazioni. Per questa ragione attrezzarsi soltanto per ricevere un turismo giornaliero che conti passaggi ai tornelli è una scelta tatticamente sbagliata e di veduta corta ed in futuro, fallimentare.

Le Alpi sono un posto unico al mondo ed in Europa. Un paesino come Chamois è unico e non ha nulla a che vedere con un paesino del Monferrato o della Toscana o dell'Emilia che, per quanto belli siano, devono puntare su fiere varie e sul comparto enogastronomico. Chamois è un paese che non ha bisogno di organizzare sagre a beneficio di torinesi e milanesi desiderosi di ingozzarsi, perché la forza di Chamois è tutta nella sua unicità alpina, che ha valore internazionale, Europeo e mondiale. Ad avviso di chi scrive il futuro turistico non può non aprirsi al mondo per diverse ragioni ma prima fra tutte una: con qualche albergo in più ed un miglior sfruttamento di quelli esistenti è possibile creare una economia che risenta meno degli scenari di crisi italiani. Rivolgendosi solo a clientela italiana e delle zone limitrofe alla Valle d'Aosta ogni momento di crisi verrà a ripercuotersi qui. Con una clientela differenziata, l'anno che gli inglesi saranno in crisi, la vacanza qui sarà venduta agli svedesi e viceversa, a titolo di esempio.

A tutta questa premessa consegue il ragionamento sul comprensorio sciistico che è uno se non il principale dei motori economici a cui si lega lo sviluppo dell'economia dell'area e che è l'oggetto del lavoro di questa commissione.

Il lavoro che la commissione dovrà svolgere riguarderà i seguenti punti:

1- Lo stato attuale del comprensorio ed il suo mantenimento.

La domanda a cui si dovrà rispondere è se gli scopi descritti nella premessa sono realizzabili con l'attuale comprensorio sciistico. Vale a dire se Chamois così com'è, con lavoro di semplice marketing e promozione possa attirare gli investimenti in strutture ricettive per garantire maggiore occupazione che giustifichi i costi finanziari della funivia regionale e della Chamois impianti spa.

L'altro argomento di questo punto concerne l'esame delle problematiche connesse alla scadenza nel 2015 della seggiovia Corgnolaz-Lod e quindi la creazione di un calendario dei lavori per affrontare la successiva fase progettuale e realizzativa del medesimo impianto.

2- Nell'ipotesi che lo stato attuale del comprensorio risulti non idoneo a perseguire gli obiettivi descritti occorre sviluppare proposte di innovazione ed estensione del comprensorio sciistico. Facendo questo occorre esaminare alcune questioni preliminari che riguardano la tipicità di Chamois. In particolare la considerazione che la funivia regionale ha un limite di portata oraria e costituisce un "collo di bottiglia" in tutto il sistema e quindi ampliare il numero di impianti avendo come unico accesso la funivia potrebbe risultare fortemente anti-economico, creando più problemi di quanti non possa risolverne. L'unica soluzione che appare appetibile e realizzabile è quella di puntare a collegamenti sciistici con le realtà limitrofe perché in questo caso l'accesso al comprensorio sarebbe effettuabile non soltanto tramite funivia ma anche tramite i punti di accesso delle località limitrofe, decongestionando l'apparato di trasporto pubblico ed aumentando notevolmente l'offerta turistica di Chamois, nonché delle altre località coinvolte, creando un plusvalore per tutti. Questo si traduce nella possibilità di aumentare il valore del patrimonio immobiliare esistente, di favorire l'investimento alberghiero e nei servizi, di favorire l'iniziativa economica privata, di incentivare anche il turismo estivo e delle mezze stagioni, come naturale conseguenza.

- 3- I seguenti punti riguardano i “sogni”. Il grande sogno: sfruttare la posizione di Chamois come trait d’union tra il comprensorio Zermatt Cervinia Valtournenche ed il comprensorio Monterosaski. Questo progetto andrebbe a porsi in concorrenza con un’altra ipotesi di collegamento tra i due comprensori nel vallone Corthod che corre dal colle delle cime bianche fino a Saint Jacques, dietro le pareti nord del monte Roisetta e del Gran Tournalin. Il collegamento attraverso Chamois sarebbe tuttavia meglio per due ragioni: la prima è data dai problemi di natura orografica ed anche climatica di quel vallone di alta montagna che rappresentano sicuramente costi più alti, la seconda è che quel collegamento non aggiungerebbe un solo posto letto ai comprensori citati ed uno dei problemi delle grandi stazioni italiane e valdostane è proprio quello di avere impianti sovradimensionati rispetto alle capacità ricettive. Il collegamento attraverso Chamois aggiungerebbe invece un valore anche in termini di strutture ricettive e posti letto. Trattandosi del “grande sogno” il progetto dovrebbe coinvolgere anche il comune de La Magdaleine per quanto riguarda il collegamento verso il Monterosaski, ed anche qui, con una, massimo due linee, si andrebbero ad integrare strutture ricettive e posti letto di cui il citato comune dispone in gran numero e che, a quanto si sente dire, fatica non poco a vendere. In questa visione, Chamois, non sarebbe snaturato, ma dovrebbe ricavare la posizione di gioiellino all’interno del più grande comprensorio d’Europa. I “casermoni” già ci sono in altre località coinvolte e Chamois potrebbe ricavarne il ruolo di “nicchia” necessaria ad alta, se non altissima qualità. Il punto di forza di questo progetto è che esso produce risultati positivi per tutte le vallate coinvolte, aumentando di molto il valore dei beni e delle attività ad esso correlate ed offre ai tour operator che “vendono” le vacanze un prodotto più forte da collocare sui mercati internazionali. Ne consegue che i partner che potrebbero sostenere questo “grande sogno”, fornendo anche strumenti finanziari per realizzarlo, andrebbero oltre la realtà locale, e non lascerebbero le sole casse di comune e Regione a farsi carico del tutto.
- 4- Piccoli sogni: a) il collegamento che si ipotizza da più di 30 anni con Cheneil ed il comprensorio Cime Bianche Cervinia Zermatt. Questo collegamento di per sé non presenta particolari difficoltà di realizzazione ma non rappresenta un interesse di gran valore per le altre località coinvolte. Sicuramente Chamois sarebbe il luogo che ne beneficerebbe più di tutti e questo fa sì che sia molto più difficile creare alleanze forti per realizzarlo; b) unire tre “criticità” e realizzare un collegamento tra Chamois, La Magdeleine ed Antagnod; c) realizzare il solo collegamento con la Magdeleine sfruttando i pendii a monte dei Cors e sotto il col Pillonet ed il monte Tantanè.

