L'ALTRA FACCIA

Panorama del ghiacciaio del Pasterze dal parcheggio della Großglockner Hochalpenstraße nei pressi del rifugio Franz-Josef, ca. 1940. Archiv des Deutschen Alpenvereins, München, FOP 3 PK 205

WILKO GRAF VON HARDENBERG

DELLA MONTAGNA

TUTELA DELLA NATURA, *TURISMO E MODERNIZZAZIONE NELLE ALPI, 1920*-1970

Nel maggio del 1920 il bollettino dell'associazione tedesca per la protezione della natura Bund Naturschutz scrisse che la minaccia più immediata per la tutela dei paesaggi alpini era il crescente turismo di massa. Non solo si paventava il deleterio impatto paesaggistico e ambientale della costruzione di nuove infrastrutture alberghiere e di trasporto, ma, in una durissima critica a un pubblico ritenuto indisciplinato e irrispettoso, si descrivevano i turisti come torme di cittadini ricchi, maleducati e chiassosi, che avrebbero mandato completamente fuori controllo l'economia dei villaggi alpini[1]. Questa percezione negativa del turista fu un elemento caratterizzante del movimento per la tutela della natura nel '900 e fu fatta propria per decenni anche da importanti istituzioni di conservazione. Ad esempio, gli amministratori del primo parco dell'arco alpino, istituito in Svizzera nel 1914 con l'obiettivo di creare una riserva adibita esclusivamente alla ricerca scientifica, vedevano i turisti come una «specie invasiva». Questa forma di rifiuto pregiudiziale non fu però il solo modo in cui turismo e conservazione, due degli aspetti primari della modernizzazione in area alpina, interagirono nel corso del ventesimo secolo[2].

La nascita del turismo di massa, favorita dalla crescente organizzazione del tempo libero nel primo dopoguerra da parte di associazioni di vario orientamento politico e, nei regimi fascisti, organismi di stato, e lo sviluppo della motorizzazione aumentarono non solo l'attrattiva delle aree montane, ma ne modificarono anche radicalmente i paesaggi. Questi sviluppi produssero a loro volta un cambiamento delle aspettative, dei sistemi di interpretazione simbolica e degli schemi comportamentali delle masse di visitatori che influenzarono

[1] Cfr. *Die Gefahren für die Natur in unseren Alpen*, «Blätter für Naturschutz und Naturpflege», n. 1, 1920, pp. 17-20.

[2] Cfr. Patrick Kupper, *Wildnis schaffen : eine transnationale Geschichte des Schweizerischen Nationalparks*, Haupt, 2012, pp. 147-51 e 266-269; Wilko Graf von Hardenberg, *Tutela e sfruttamento dell'ambiente nelle Alpi: le basi di un'indagine comparativa transregionale*, «Percorsi di ricerca», n. 6, 2014, p. 82; Ben M. Anderson, *The construction of an alpine landscape: building, representing and affecting the Eastern Alps, c. 1885-1914*, «Journal of Cultural Geography», n. 2, 2012, pp. 155-183.

le politiche di tutela[3]. La conservazione della natura è stata dunque un elemento centrale e costitutivo del processo di modernizzazione che ha caratterizzato l'arco alpino nel corso del ventesimo secolo: non sarebbe, infatti, stata percepita alcuna necessità di tutela senza la radicale trasformazione dei paesaggi indotta dallo sviluppo economico e infrastrutturale portato dalla crescita del turismo di massa. D'altro canto alcuni progetti infrastrutturali furono avviati, come vedremo, esplicitamente per sfruttare l'appeal turistico prodotto dall'imposizione di norme di tutela. La mercificazione della natura e l'aumento dell'accessibilità di ambienti tradizionalmente remoti, sebbene a scapito della loro presunta incontaminatezza, ebbero un ruolo cruciale non solo per lo sviluppo dell'infrastruttura turistica, ma, di riflesso, anche come giustificazione per l'istituzione di aree di tutela. Conservazione e turismo vanno dunque visti come due facce della modernizzazione in area alpina, anziché come interessi opposti[4].

Il Bund Naturschutz, in una lettera fatta arrivare al ministero bavarese per l'Educazione e il culto nel 1919, affermò chiaramente che l'obiettivo della prima area di tutela tedesca, situata a picco sulle gole del Königssee presso Berchtesgaden, doveva essere la conservazione dello status quo, cioè la difesa del paesaggio esistente da «deturpazioni, brutture, eccessi» prodotti dalla moderna industria turistica[5]. Dopo che nel 1921 la riserva di tutela della flora, già istituita nella regione nel 1910, fu ampliata e fatta diventare un'area di tutela della natura (Naturschutzgebiet), trasformando il Königssee in un parco nazionale in tutto e per tutto eccetto che nel nome, il movimento conservazionista riuscì a ottenere che altre regioni delle Alpi tedesche fossero sottoposte a tutela[6]. Nonostante il timore di alcune amministrazioni locali di vedersi imporre alcune limitazioni dei diritti di pascolo e del turismo dannose per l'economia locale, nel 1924 fu istituita un'area di tutela sul massiccio del Karwendel e nel 1926 una nell'Ammergau, a pochi chilometri dalla rinomata stazione sciistica

[3] Per una introduzione allo sviluppo del turismo di massa nella Repubblica di Weimar si veda Christine Keitz, *Die Anfänge des modernen Massentourismus in der Weimarer Republik*, «Archiv für Sozialgeschichte», n. 33, 1993, pp. 179-209. Per l'avvio di un'analisi comparativa con il caso italiano si veda Francesca Cavarocchi, *Le politiche per il turismo fra centralizzazione e articolazione territoriale*, in Paul Corner e Valeria Galimi (a cura di), *Il fascismo in provincia: articolazioni e gestione del potere tra centro e periferia*, Viella, 2014, pp. 131-147. Per una breve analisi degli aspetti simbolici e politici che hanno influenzato il rapido sviluppo del turismo di massa dopo la Prima guerra mondiale e del processo di "invenzione della natura" per cui ad alcuni territori sono stati storicamente attribuiti caratteri di eccezionalità che ne hanno reso più desiderabile la tutela si veda anche W. Graf von Hardenberg, *Invented Nature: An Environmental Historiography of Critical Tourism*, in Federica Martini e Vytautas Michelkevičius (a cura di), *Tourists Like Us: Critical Tourism and Contemporary Art*, Ecole Cantonale d'Art du Valais e Vilnius Academy of Arts Press, 2013, pp. 149-162.

[4] Cfr. Andrew Denning, *From Sublime Landscapes to "White Gold": How Skiing Transformed the Alps after 1930*, «Environmental History», n. 1, 2014, p. 81; Alison F. Frank, *The Air Cure Town: Commodifying Mountain Air in Alpine Central Europe*, «Central European History», n. 2, 2012, pp. 185-207; Marco Armiero e W. Graf von Hardenberg, *Green Rhetoric in Blackshirts: Italian Fascism and the Environment*, «Environment and History», n. 3, 2013, pp. 288-289.

[5] Bayerischer Hauptstaatsarchiv (da ora in avanti BayHSA), München, Ministerium für Unterricht und Kultus (d'ora in avanti MK), faldone 14474, *Landesausschuss für Naturpflege a Staatsministerium für Unterricht und Kultus, Naturschutz im Gebiete des Königsee*, 9 dicembre 1919.

[6] Cfr. W. Graf von Hardenberg, *Tutela e sfruttamento dell'ambiente nelle Alpi*, cit., p. 85.

di Garmisch[7]. In queste riserve fu imposto il divieto di edificare nuove residenze turistiche o di affittare i capanni di caccia, mentre per la costruzione di infrastrutture di trasporto divenne necessaria un'autorizzazione del Landesausschuss für Naturpflege, un comitato per la tutela della natura composto di associazioni conservazioniste ed enti e uffici statali promosso dal governo bavarese e di cui facevano parte anche il Bund Naturschutz e il club alpino[8]. Disposizioni di legge simili, che includevano il divieto assoluto di cedere beni dello stato e disposizioni specifiche per la salvaguardia della fauna, furono approvate dal governo regionale del Tirolo nel 1928 per la tutela del lato austriaco del massiccio del Karwendel, creando, di fatto, la prima area protetta transnazionale della regione alpina[9]. La tutela della natura come risposta alla minaccia di un eccessivo sviluppo turistico non era sempre ben vista dalle comunità locali. Il consiglio comunale di Mittenwald protestò in maniera veemente contro l'istituzione nel 1924 della riserva del Karwendel, che vedeva come un'indebita limitazione del turismo di massa e dei conseguenti potenziali vantaggi economici, a favore della difesa esclusiva degli interessi delle élite urbane rappresentate dall'associazionismo alpino[10].

Comunque le aree di tutela furono oggetto di ripetuti tentativi di sviluppo infrastrutturale, in risposta ai crescenti bisogni del turismo di massa, per quanto riguardava sia la rete di trasporto sia l'offerta alberghiera. Nella riserva del Königssee furono proposti diverse volte, tra gli anni venti e trenta, piani per una nuova funivia sul Watzmann, la vetta più alta completamente su territorio tedesco. Sia gli imprenditori del settore turistico, sia le comunità locali chiedevano a gran voce la costruzione di nuove ferrovie a cremagliera, funivie e funicolari (riassunte in tedesco come Bergbahn, ferrovia di montagna) nella speranza che potessero attrarre più turisti e rafforzare l'economia locale. L'associazione per la promozione del turismo di Berchtesgaden sostenne vivacemente nel 1927 la necessità di una Bergbahn, che potesse agire da stimolo attrattivo per i turisti e competere con la ferrovia a cremagliera della Zugspitze a Garmisch, progettata proprio in quegli anni. In ragione delle norme di tutela esi-

[7] Cfr. BayHSA, MK, faldone 14475, Gemeinderat Mittenwald a Staatsministerium des Innern, *Naturschutz im Karwendel- und Karwendelvorgebirge*, 20 giugno 1924. Il timore che la tutela possa limitare, in ambienti molto antropizzati come le Alpi, i diritti tradizionali di uso delle risorse delle popolazioni locali è stato anche al centro della contestazione del Parco nazionale del Gran Paradiso: si veda a questo proposito W. Graf von Hardenberg, *Act local, think national: a brief history of access rights and environmental conflicts in Fascist Italy*, in M. Armiero e Marcus Hall (a cura di), *Nature and History in Modern Italy*, Ohio University Press, 2010, pp. 141-158.

[8] BayHSA, MK, faldone 14475, Staatsministerium des Innern a Regierung von Oberbayern, *Naturschutzgebiet im Karwendel- und Karwendelvorgebirge*, 24 maggio 1924; Richard Hölzl, *Nature conservation in the age of classical modernity: the Landesausschuss für Naturpflege and the Bund Naturschutz in Bavaria, 1905-1933*, in *From Heimat to Umwelt: New Perspectives on German Environmental History*, «GHI Bulletin Supplement», n. 3, 2006, pp. 28-52; Gerti Fluhr-Meyer e Evelin Köstler, *Bayerischer Landesausschuss für Naturpflege (1905-1936)*, in *100 Jahre kooperativer Naturschutz in Bayern (1906-2006)*, «Laufener Spezialbeiträge», n. 1, Bayer. Akad. für Naturschutz und Landschaftspflege, 2006, pp. 55-56.

[9] Cfr. BayHSA, MK, faldone 51195, *Bef. d. Staatsmin. d. Innern v. 6.3.28 Nr 3678 u 1, betr. Naturschutzgebiet Karwendel, «Bayerischer Staatsanzeiger»*, marzo 1928.

[10] Cfr. BayHSA, MK, faldone 14475, Gemeinderat Mittenwald a Staatsministerium des Innern, *Naturschutz im Karwendel- und Karwendelvorgebirge*, 20 giugno 1924.

La cima del Watzmann. CC-BY-ND Konrad Winkler, 17 luglio 2012 https://flic.kr/p/fDXT67

stenti, nessuna autorizzazione fu però mai concessa. In un appello del febbraio 1935 contro la funicolare, il Landesausschuss für Naturpflege affermò che una tale infrastruttura si sarebbe rivelata, oltre che devastante per gli obiettivi di tutela, inutile per aumentare il turismo nella regione poiché le piste sulla parete nord della montagna, realizzate in occasione dei campionati pantedeschi di sci del 1934, erano troppo difficili per gli sciatori dilettanti. Inoltre il Watzmann non avrebbe offerto il tipo di panorama di vetta mozzafiato che gli utenti di una Bergbahn si sarebbero attesi. Peraltro, i rappresentanti del movimento conservazionista rilevarono ripetutamente l'esistenza di turisti che preferivano la natura incontaminata al sovraffollamento quasi metropolitano di altre località di montagna: dopotutto l'area di tutela era stata istituita proprio per difendere la regione «dagli uomini, per gli uomini». Un miglioramento dei mezzi di trasporto avrebbe potuto, infine, paradossalmente danneggiare l'economia di una regione che era già un primario polo attrattivo, permettendo a sempre più turisti di limitarsi a visite in giornata, a danno dell'industria alberghiera locale[11]. La battaglia contro la costruzione di una Bergbahn sul Watzmann fu insomma caratterizzata da un confronto tra diverse interpretazioni del turismo, in cui i conservazionisti, sostenitori di un turismo che oggi potremmo chiamare sostenibile, si presentarono come difensori dell'economia locale contro la minaccia di un turismo di massa senza limiti. Pare evidente come i fautori della tutela

[11] BayHSA, MK, faldone 51195, Bayerischer Landesausschuß für Naturpflege e Bayerischer Landesverein für Heimatpflege a Staatsministerium für Wirtschaft, Abteilung für Handel, Industrie und Gewerbe, Seilschwebebahn auf den Watzmann, 4 febbraio 1935; Georg Wenig, *Berchtesgaden als Fremdenort und die Bergbahnen im Staatl. Naturschutzpark der Berchtesgadener Alpen*, Philotechnik, 1927, pp. 5-7.

del Watzmann abbiano cercato strategie comunicative che potessero permettere di evitare di alienarsi il supporto delle comunità locali, come successo a Mittenwald in occasione dell'istituzione dell'area protetta del Karwendel.

Nonostante quest'adattamento tattico del linguaggio, l'appello dei conservazionisti contro la meccanizzazione delle Alpi e in difesa del Königssee e del Watzmann fu rigoroso: l'area di tutela andava considerata un tesoro nazionale e ogni forma moderna di trasporto bandita. In qualche modo fu persino possibile preservare la zona dalle importanti modifiche impresse sul paesaggio nelle regioni limitrofe dalla presenza della residenza estiva di Hitler sul Berghof, come rilevato dal ministero bavarese degli interni in una lettera del 1948[12]. In nome della tutela fu, infatti, bloccata la costruzione di un'autostrada pensata per facilitare le visite di Hitler. Quest'opera, che avrebbe tagliato in due la riserva, sarebbe stata, secondo testimonianze del dopoguerra, un colpo mortale agli intenti di conservazione della natura[13].

Dopo la Seconda guerra mondiale, la pressione dello sviluppo turistico nella regione condusse vari uffici forestali a chiedere di istituire nuove riserve nei loro territori di competenza[14]. Proposte come queste non erano solo parte di un più ampio processo di rafforzamento della tutela della natura nella Repubblica federale tedesca, avviato in quegli anni nell'ambito della ricostruzione del conservazionismo tedesco dopo la caduta del nazismo, ma anche risposte specifiche a particolari vicissitudini locali. A causa del temporaneo blocco del confine meridionale dopo il conflitto e della conseguente impossibilità per i tedeschi di raggiungere le Alpi austriache, l'immediato dopoguerra fu segnato da un incremento della pressione turistica sulla stretta fascia delle Alpi bavaresi. Nel gennaio 1950 l'ufficio forestale di Garmisch, i cui funzionari ritenevano di avere i migliori titoli per valutare l'impatto del turismo e delle nuove attività sportive sull'ambiente, nell'ambito di una discussione riguardo alla trasformazione dell'area di tutela in un vero e proprio parco, ribadì le gravi minacce cui erano soggette le aree di tutela a ridosso della maggiore destinazione alpina della Baviera[15]. Ogni tentativo di resistenza da parte del movimento conservazionista pareva inutile; ben poco ormai sembravano potere gli interessi dell'ambiente rispetto a quelli dell'industria turistica e i funzionari forestali cominciarono a esprimere i propri dubbi sull'utilità di istituire riserve di tutela nei pressi di una così importante meta turistica[16]. Il rischio era di aggiungere solo un polo

[12] BayHSA, Staatskanzlei (d'ora in poi StK), faldone 13601, Staatsministerium des Innern e Staatsministerium für Wirtschaft, *Bau einer Seilbahn auf den Jenner bei Berchtesgaden*, 8 novembre 1948.

[13] Staatsarchiv München (d'ora in poi SAM), München, Oberforstdirektion (d'ora in poi OForstD), faldone 5622, Ernst Dieterich, *Das Naturschutzgebiet am Königssee*, «Nachrichten des Vereins zum Schutze der Alpenpflanzen und -Tiere e.V. München», 1949, pp. 21-24,

[14] SAM, OForstD, faldone 5622, Forstamt Ruhpolding-Ost a Regierungsforstamt Oberbayern, Naturschutzgebiet, 20 giugno 1950; Forstamt Garmisch a Regierungsforstamt Oberbayern, Errichtung eine Naturschutzparkes, 27 gennaio 1950.

[15] Riguardo al più ampio programma per la creazione di parchi naturali avviato dalla metà degli anni cinquanta si veda Sandra Chaney, *Nature of the Miracle Years: Conservation in West Germany, 1945-1975*, Berghahn, 2012, pp. 118-126.

[16] Cfr. Karl Ditt, *Naturschutz und Tourismus in England und in der Bundesrepublik Deutschland 1949-1980: Gesetzgebung, Organisation, Probleme*, «Archiv für Sozialgeschichte», n. 43, 2003, p. 257; S. Chaney, *Nature of*

attrattivo ambientale a quelli di altro tipo già presenti, senza avere però i modi e i mezzi per tutelare efficacemente la natura della regione dall'invasione di turisti.

La storia del Parco nazionale degli Alti Tauri in Austria è similarmente connessa con lo sviluppo del turismo di massa nelle Alpi orientali, oltre che con l'avvento del nazismo. Già nel 1918 il commerciante di legname carinziano Albert Wirth donò al Döav, il club alpino tedesco e austriaco, un'area di quarantuno chilometri quadrati attorno al ghiacciaio del Pasterze, nel cuore della regione che sarebbe stata più avanti posta sotto tutela, con l'esplicito obiettivo di «sottrarla all'industria turistica speculativa». La donazione pare sia stata una reazione a voci ricorrenti, prima del conflitto mondiale, sulla possibilità di costruire una teleferica fino alla cima del Großglockner, edificare un albergo in quota e introdurre una sorta di biglietto per accedere alla zona[17]. Negli anni trenta il Döav riuscì a impedire la costruzione di due funicolari nella zona, rischiando nel processo di vedersi espropriato dal governo austriaco. L'inaugurazione nel 1935 della strada di alta montagna del Großglockner, il maggiore progetto infrastrutturale dell'Austria tra le due guerre che collega il Salisburghese e la Carinzia passando per il passo del Hochtor, con il correlato progetto per raggiungere il rifugio Franz-Josef, che offre una spettacolare vista panoramica sul ghiacciaio del Pasterze, si rivelò invece, nonostante l'iniziale opposizione del club alpino e di buona parte del notabilato accademico, inevitabile[18]. In seguito, con il radicale cambiamento delle condizioni politiche del paese per via dell'Anschluss nazista del 1938 e un netto ampliamento della proprietà del Döav sul versante tirolese, la strada del Großglockner fu gradualmente reinterpretata dai conservazionisti come un elemento che poteva favorire l'aumento della tutela ambientale e l'istituzione nella regione di un vero e proprio parco[19]. Sempre nel 1938, nel corso di un viaggio studio attraverso l'Austria, rappresentanti di varie associazioni conservazioniste e dipartimenti governativi, guidati da Lutz Heck, responsabile della tutela della natura sotto il Reichsforstmeister Hermann Göring, diedero il loro unanime sostegno all'inclusione della nuova strada nel futuro parco nazionale. Per i membri di questa commissione il fatto che la maggior parte dei turisti avrebbe limitato la propria visita ai luoghi raggiungibili direttamente in automobile implicava la necessità di tutelare tutto il territorio attorno alla strada panoramica. I membri della commissione sostennero inoltre la realizzazione lungo la strada di piazzole di sosta esplicitamente dedicate al godimento della fauna e della flora locale da parte dei turisti con il minimo sforzo. La retorica estetizzante dell'Autobahn nazista, cioè la promozione del turismo motorizzato di massa e la possibilità di combinare tecnica e natura in un'unica esperienza in cui fosse offerto ai visitatori un panorama

the Miracle Years, cit., pp. 45-84; SAM, OForstD, faldone 5622, Regierungsforstamt Oberbayern a Ministerialforstabteilung, *Naturschutzpark*, 6 luglio 1950.

[17] Cfr. Ute Hasenöhrl, *Naturschutz in der Zwischenkriegszeit (1918-1938)*, in Patrick Kupper e Anna-Katharina Wöbse (a cura di), *Geschichte des Nationalparks Hohe Tauern*, Tyrolia, 2013, p. 45.

[18] Ivi, pp. 57-62.

[19] Cfr. W. Graf von Hardenberg, *Tutela e sfruttamento dell'ambiente nelle Alpi*, cit., p. 84.

Le zone dell'arco alpino sottoposte a tutela. L'intensità del colore riflette i criteri di classificazione delle aree protette definiti dall'Unione internazionale per la conservazione della natura

CC-BY Wilko Graf von Hardenberg, 2017. I dati relativi alle aree protette sono tratti da Iucn e Unep-Wcmc (2017), *The World Database on Protected Areas (WDPA)* [On-line], marzo 2017, Unep-Wcmc. Disponibile presso: www.protectedplanet.net. Altri dati geografici liberi sono stati messi a disposizione da Natural Earth e dall'European soil data centre

mozzafiato nel comfort delle loro automobili e delle corriere, fu dunque trasferita nei territori recentemente annessi dell'Austria e applicata alle politiche di conservazione in area alpina[20]. In questa regione si può dunque notare una crescente accettazione da parte del movimento conservazionista della necessità di un maggiore sviluppo infrastrutturale, come dimostra anche la costruzione nel 1963 di una funicolare per permettere ai turisti di raggiungere il ghiacciaio dal rifugio Franz-Josef. La possibile spiegazione di questa diversa sensibilità tra Austria e Germania è duplice. Da un lato va tenuto conto del maggiore coinvolgimento diretto nella tutela in Austria di un'associazione di promozione turistica come il club alpino; dall'altro bisogna considerare che negli Alti Tauri mancava ancora un sistema stradale che permettesse ai turisti di raggiungere agevolmente la zona. Al contrario a Berchtesgaden e nel massiccio del Karwendel c'erano già ottime infrastrutture di mobilità e lavori aggiuntivi venivano più facilmente percepiti come potenzialmente dannosi dell'ambiente.

[20] Cfr. Haus der Natur, Salzburg, TA-2010/116, Lutz Heck, *Bericht über die Naturschutzbereisung der Ostmark vom 8. bis 14. August 1938*; Frank Uekötter, *The Green and the Brown: A History of Conservation in Nazi Germany*, Cambridge University Press, 2006, pp. 72-73. Si veda anche Ortrun Veichtlbauer, *Großdeutscher Nationalpark im NS (1938-1948)*, in P. Kupper e A.K. Wöbse (a cura di), *Geschichte des Nationalparks Hohe Tauern*, cit., pp. 65-91. Riguardo all'Autobahn si vedano Thomas Zeller, *Driving Germany: The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970*, Berghahn, 2010 e Preston Schmitt, *Exploring the Autobahn in the Nazi Era: Aesthetics, Conservation, and Practicality*, «Archive. An Undergraduate Journal of History», vol. 18, 2015, pp. 50-67.

Una retorica positiva rispetto alle trasformazioni ambientali causate dallo sviluppo turistico, simile, per motivi ed effetti pratici, a quella che prese piede negli Alti Tauri, fu adottata, appena a sud del confine, nelle Alpi orientali italiane attorno al massiccio dello Stelvio. Qui nel 1935 il regime fascista istituì il quarto parco nazionale d'Italia, proposto per la prima volta nel 1929 sulle pagine della rivista del Touring club italiano da Guido Bertarelli, esponente di spicco della promozione del turismo di montagna, che ricoprì ruoli dirigenziali nell'associazionismo alpinistico, turistico e sciistico. Al centro delle motivazioni addotte da Bertarelli per sostenere l'idea di creare un parco nazionale c'era il suo possibile ruolo come motore del turismo nella regione[21]. Nel 1947 Bertarelli affermò, poi, che avrebbe più che volentieri sacrificato la continua crescita della popolazione di camosci, pur di costruire le strade necessarie allo sviluppo del turismo motorizzato[22]. Rimodellare l'economia sui bisogni del turismo era visto dalle comunità locali come un'opportunità per liberarsi dai limiti imposti dalla tradizione, tanto più che il parco si rivelò ben presto un'istituzione di carta ben poco efficace nella sua missione di tutela. Quando poi fu proposto un parco sul vicino massiccio dell'Adamello-Brenta, si suggerì inizialmente di adottare il nome di Parco di Madonna di Campiglio, la più importante stazione turistica della regione, nella speranza di ottenere il sostegno degli imprenditori turistici[23].

Allo stesso modo la storia del Parco nazionale del Gran Paradiso, il primo d'Italia, fu segnata profondamente dall'intreccio tra tutela, turismo e mobilità. Già nel 1920, nell'ambito dei dibattiti sull'istituzione del parco nazionale avviati in seguito alla donazione nel 1919 da parte del re allo stato della sua riserva di caccia, la questione del miglioramento dell'accessibilità stradale fu centrale. Il riattamento delle infrastrutture di trasporto era, infatti, visto come una necessaria forma di compensazione per la possibile perdita dei diritti di accesso alle risorse da parte delle comunità locali[24]. Progetti per la creazione di una seconda via d'accesso alla valle d'Aosta, che passasse dal parco, furono presentati fin dal 1923 da Giorgio Anselmi, allora presidente della provincia di Torino e della commissione reale del parco. Le autorità militari, responsabili per il rilascio dei permessi necessari in aree così prossime al confine, si opposero a questi progetti, procedendo però, nel 1927, a iniziare in proprio i lavori di costruzione di una strada che raggiungesse il colle del Nivolet partendo da Ceresole Reale, sul versante piemontese. Questa iniziativa mantenne vivo il sogno di alcuni di col-

[21] Cfr. Guido Bertarelli, *Il gruppo dell'Ortles-Cevedale*, «Le Vie d'Italia», agosto 1929, pp. 621-630; Edgar Meyer, *I pionieri dell'ambiente*, e-book, Carabà, 1995.

[22] Cfr. G. Bertarelli, *Il Parco Nazionale dello Stelvio. Lettera aperta al professor Renzo Videsott*, «Lo Scarpone», novembre 1947, citato in E. Meyer, *I pionieri dell'ambiente*, cit.

[23] Cfr. W. Graf von Hardenberg, *Processi di modernizzazione e conservazione della natura nelle Alpi italiane del ventesimo secolo*, «Percorsi di ricerca», working papers. Laboratorio di Storia delle Alpi - LabiSAlp, 2011, pp. 34-36; si veda anche Id., *A Nation's Parks: Failure and Success in Fascist Nature Conservation*, «Modern Italy», n. 3, 2014, pp. 275-285.

[24] Cfr. Biblioteca di Storia e Cultura «Giuseppe Grosso», Torino, fondo Anselmi II 34/XI/I/2, Giovanni Calandra a Giorgio Anselmi, *Parco Nazionale del Gran Paradiso – Strada carrozzabile di accesso*, copia, 29 febbraio 1920, e Mario Cermenati a Giorgio Anselmi, aprile 1920.

legare le due valli e favorire lo sviluppo del turismo automobilistico[25]. Nel 1931 il critico d'arte Marziano Bernardi, dalle colonne del quotidiano «La Stampa», criticò aspramente i limiti del «romanticismo alpino» imperante in Italia, esprimendo invidia per il livello di organizzazione della rete stradale promosso in Svizzera e in Austria[26]. In un articolo apparso nello stesso anno sulla rivista del Touring si descriveva persino, a grandi linee, il percorso della futura strada di collegamento sul versante valdostano, che sarebbe dovuta passare a fianco del recinto degli stambecchi istituito dall'amministrazione del parco a Pont Valsavarenche, in modo da agevolare l'accesso dei turisti a questa sorta di giardino zoologico d'alta montagna[27]. Nel 1933 il quotidiano «La Stampa» pubblicò un servizio in quattro parti dedicato alla realizzazione di una strada turistica delle Alpi occidentali, seguendo il modello della francese Route des Grandes Alpes[28]. Una tale strada fu presentata come possibile forma di valorizzazione del Parco nazionale del Gran Paradiso; la realizzazione di due rami, uno che passasse dal colle del Nivolet e l'altro che congiungesse Cogne con Valprato Soana, la cosiddetta autostrada di Cogne, avrebbe permesso di creare un anello panoramico ai piedi del Gran Paradiso[29]. Entrambi questi progetti erano il frutto dell'ingegno di Luigi Ramallini, direttore della Società nazionale Aosta, ed erano intesi anzitutto a servire gli interessi dell'industria idroelettrica valdostana e lo sviluppo della costruzione di impianti ed elettrodotti nelle valli a ridosso del parco[30]. Per quanto riguarda il Nivolet, l'idea era di congiungere la strada progettata in Valsavarenche come supporto alla costruzione di un nuovo elettrodotto con quella costruita in valle Orco dall'Azienda elettrica municipale di Torino, possibilmente in appoggio alla strada militare avviata nel 1927, in occasione della realizzazione della diga del Serrù. Nella stampa del tempo, però, l'interesse diretto dell'industria idroelettrica non fu mai reso esplicito, mascherandolo piuttosto con un discorso più ampio che presentava lo sviluppo delle infrastrutture viarie e del turismo automobilistico come soluzioni dei problemi dello spopolamento montano e della crisi economica. Come scrisse, ad esempio, il giornalista de «La Stampa» Francesco Oddone: «Strade e macchi-

[25] Cfr. Archivio Generale della Provincia di Torino, Cat. 13 Classe 09 Fascicolo I1/1, G. Anselmi, *Una nuova strada nelle Alpi piemontesi*, «Cronache Economiche», gennaio 1951, p. 23 e Commissione Reale del Parco Nazionale del Gran Paradiso, *Verbale dell'adunanza*, 26 novembre 1927.

[26] Cfr. Marziano Bernardi, *Fascino delle strade*, «La Stampa», 1 luglio 1931.

[27] Cfr. Alberto Garbieri, *Le strade di Sua Maestà*, «Le Vie d'Italia», agosto 1931, p. 624.

[28] Cfr. Adolfo Balliano, *La valorizzazione del Gran Paradiso*, «La Stampa», 26 settembre 1933; Id., *Da Sanremo alla stretta di Susa*, «La Stampa», 22 settembre 1933; Id., *La grande strada turistica delle Alpi occidentali*, «La Stampa», 19 settembre 1933; Id., *Il grande problema e il grande progetto*, «La Stampa», 30 settembre 1933.

[29] Id., *La valorizzazione del Gran Paradiso*, cit.; Eugenio Ferreri, *Per l'organizzazione turistica delle Alpi del Piemonte*, «La Stampa», 30 ottobre 1933. Negli stessi anni furono proposti anche altri piani per un maggiore sfruttamento turistico del parco, comprensivi di biglietti di ingresso e dei comfort di un parco urbano. Si veda W. Graf von Hardenberg, *Beyond Human Limits. The Culture of Nature Conservation in Interwar Italy*, «Aether – The Journal of Media Geography», vol. 11, 2013, p. 54.

[30] Cfr. Francesco Oddone, *Panorama stradale ideale dell'Alta Valle d'Aosta e del Canavese*, «La Stampa», 13 marzo 1932.

Vista della strada che porta al colle del Nivolet dal versante piemontese del Parco nazionale del Gran Paradiso. CC-BY Soumei Baba, 29 luglio 2013 https://flic.kr/p/fiK3N2

ne rombanti. La soluzione del problema aostano non può essere ricercata che in questo binomio»[31].

I piani per una strada panoramica nel cuore del più antico parco nazionale d'Italia riaffiorarono, senza soluzione di continuità, subito dopo la Seconda guerra mondiale. L'idea di base era ancora quella di ampliare la strada costruita dal Consorzio elettrico del Buthier nell'ambito dei lavori di costruzione di un elettrodotto transalpino e di sfruttarla a fini turistici. Sostanzialmente il possibile contributo della strada allo sviluppo del turismo motorizzato nella regione era visto come una compensazione del danno paesaggistico prodotto dall'elettrodotto. Su iniziativa di Giorgio Anselmi e del governo fu istituito a questo scopo un comitato, sciolto solo nel 1986[32]. Anselmi e gli altri promotori assimilarono la lezione del Großglockner e promulgarono una visione in cui natura e tecnica erano strettamente, e necessariamente, collegate. La sorpresa causata dal trovare una strada di qualità urbana in alta quota fu persino paragonata alla meraviglia prodotta dalla vista dei ghiacciai[33].

Mentre sul versante piemontese la strada fino al Rifugio Savoia fu inaugurata nel 1959, sul lato valdostano i lavori, nonostante il favore delle comunità locali,

[31] Ibid.; E. Ferreri, *Per l'organizzazione turistica delle Alpi del Piemonte*, cit.; Giulio Brocherel, *Il problema stradale valdostano*, «Le Vie d'Italia», maggio 1937, pp. 355–364.

[32] Cfr. *Raggiunto l'accordo per il Gran Paradiso*, «La Stampa», 15 agosto 1951; *Ormai pronta la strada del Nivolet terzo valico per altezza di tutte le Alpi*, «Stampa Sera», 21 luglio 1959; Valter Giuliano, *Nivolet, una grande scommessa*, «Parchi», n. 53, 2008, pp. 83–98.

[33] Cfr. G. Anselmi, *Una nuova strada nelle Alpi piemontesi*, cit., p. 23; *Sistemazione strada turistica del Nivolet*, «Cronache Economiche», aprile 1952, p. 41; Luigi Piccioni, *Primo di cordata. Renzo Videsott dal sesto grado alla protezione della natura*, Temi, 2010, p. 291; *Quasi pronta la strada del Gran Paradiso*, «La Stampa», 7 agosto 1956.

non furono mai completati per il mancato versamento dei promessi fondi statali[34]. Nel dopoguerra il Parco, e in particolare il suo direttore Renzo Videsott, si trovò a combattere una battaglia di retroguardia contro l'abusivismo e la speculazione edilizia, entrambi favoriti a partire dai primi anni sessanta, nonostante il relativo ritardo con cui la valle d'Aosta partecipò al boom turistico, dalla costruzione di nuove strade all'interno della zona protetta[35]. Come scrisse «La Stampa» nel 1970: «I valligiani vogliono il grande turismo. Invidiano i centri di villeggiatura, sono stufi del maestoso silenzio dell'immenso monumento naturale»[36].

Negli stessi anni, a seguito del lento svilupparsi dell'ambientalismo italiano, le voci critiche divennero però più evidenti. Già nel 1963, in occasione dell'ottava assemblea dell'Unione internazionale per la conservazione della natura, fu votata una risoluzione indirizzata al governo italiano che invitava a non permettere violazioni delle norme di tutela nell'ambito dei lavori di costruzione di impianti idroelettrici[37]. Mario Fazio, giornalista e in seguito presidente dell'associazione di tutela Italia nostra, scrisse, poi, che la strada «[avrebbe] tagli[ato] in due il Parco, aprendo il varco a un turismo di tipo devastatore»[38]. La strada cominciò ad attrarre anche gli strali delle comunità locali che ne sarebbero dovute essere le prime beneficiarie. Nel 1972 il consigliere regionale comunista ed ex assessore ai lavori pubblici Claudio Manganoni lamentò che fossero adottati criteri diversi e iniqui nel determinare la fattibilità delle opere all'interno del parco:

> È sempre il piccolo a pagare. Mentre è stata concessa l'autorizzazione per costruire la strada del Nivolet, una gravissima ferita nel cuore stesso della riserva, il contadino che apre un sentiero per agevolarsi il passaggio nel bosco, viene severamente ripreso. Insomma: due pesi e due misure[39].

La crescita del turismo nel ventesimo secolo ebbe un ovvio ed evidente impatto sulle strutture economiche e ambientali locali, modificando in maniera sostanziale i sistemi tradizionali di uso delle risorse, dei paesaggi e degli ecosistemi e, come si è potuto vedere, influì in maniera sostanziale sui coevi progetti di tutela della natura. In alcune zone dell'arco alpino, di fronte allo spopolamento e alla crisi economica indotte dalla centralizzazione in pianura delle funzioni produttive, si assistette d'altro canto all'evolversi, nel medio periodo, di processi spontanei di rinaturalizzazione, come nel caso dell'attuale Parco nazionale

[34] Cfr. *Ormai pronta la strada del Nivolet terzo valico per altezza di tutte le Alpi; Mancano i milioni dello Stato per la Torino-colle Nivolet-Aosta*, «Stampa Sera», 5 settembre 1962; *In Valsavarenche si attende l'allacciamento con il Canavese*, «Gazzetta del Popolo», 13 settembre 1956.

[35] Cfr. L. Piccioni, *Primo di cordata*, cit., pp. 359-361; V. Giuliano, *Nivolet, una grande scommessa*, cit.

[36] Baccio Baccetti, *Il Parco del Gran Paradiso*, «La Stampa», 21 dicembre 1971.

[37] *Eighth General Assembly. Nairobi, Kenya, September 1963. Proceedings*, «Supplementary Papers», n. 1, International Union for Conservation of Nature and Natural Resources, 1964, p. 134.

[38] Mario Fazio, *Diario d'un vecchio camoscio*, «La Stampa», 16 ottobre 1971.

[39] Francesco Fornari, *Il parco del Gran Paradiso ha 50 anni (e deve difendersi)*, «La Stampa», 9 febbraio 1972.

della val Grande[40]. Nei casi analizzati in questo saggio il turismo fu usato retoricamente sia per sostenere (Stelvio) che contrastare (Königssee, Karwendel, Ammergebirge) proposte di conservazione. In certuni casi, le riserve naturali furono proposte come reazione a progetti infrastrutturali ritenuti rappresentativi dei pericoli della modernizzazione. Opporsi alla loro realizzazione era presentato come l'unico modo per conservare sia paesaggi naturali "incontaminati" sia quelli culturali esistenti. In altri, le nuove infrastrutture che avrebbero dovuto permettere a più persone di raggiungere aree isolate, furono usate in maniera retorica per promuovere la tutela delle aree circostanti (Alti Tauri) o presentate strumentalmente come integrali alla volontà di tutela (Gran Paradiso). La conservazione di paesaggi esteticamente gradevoli era, insomma, parte degli stessi processi di modernizzazione che sostenevano lo sviluppo del turismo alpino. Come scrisse nel 1951 una delle agenzie bavaresi di tutela:

> Il punto più difficile è probabilmente trovare una soluzione soddisfacente agli interessi in conflitto dell'industria turistica da una parte e quelli della protezione della natura e dello stato incontaminato dei paesaggi alpini dall'altro[41].

Un equilibrio che, fino ad oggi, non si è ancora saputo trovare, anche in ragione del fatto che, in quanto componenti integranti della modernizzazione nella regione alpina, turismo e conservazione sono, di fatto, inseparabili.

[40] Cfr. W. Graf von Hardenberg, *Nützen oder schützen? Naturverwaltung im Alpenraum im 20. Jahrhundert*, «Bohemia», vol. 54, 2014, pp. 52-53. Riguardo al recente dibattito sulla rinaturalizzazione come passo avanti della filosofia di tutela si veda per esempio George Monbiot, *Feral: Searching for Enchantment on the Frontiers of Rewilding*, Allen Lane, 2013.

[41] SAM, OForstD, faldone 5622, Regierungsstelle für Naturschutz in Oberbayern a Landratsamt Garmisch e Landratsamt Tölz, *Naturschutzgebiet Karwendelgebirge*, 6 novembre 1951.

DIETRO LE QUINTE

Tempo fa sentii alla radio il comico britannico Mark Steel fare un'affermazione lapalissiana, che riporto approssimata dal mio ricordo: «il problema delle attrazioni turistiche sta proprio nel fatto che attraggono la gente». In quanto appassionato di escursionismo, l'immagine che mi balzò subito alla mente fu quella della montagna. Nelle Alpi l'impressione di poter godere di una natura incontaminata e la possibilità di vedere paesaggi mozzafiato sono ormai considerati diritti di tutti, facilitati da una infrastruttura capillare, fatta di funicolari, cabinovie, strade, parcheggi e, persino, ristoranti in quota. Ovviamente il conseguente sovraffollamento rischia di inficiare proprio la sensazione di libertà e di sintonia con la natura che attrae molti in montagna. Ma chi ha permesso a tutti noi, rispettivamente con i

nostri scarponi e i nostri zaini o con le nostre infradito e le nostre ceste da picnic, di arrivare fin lassù comodamente in auto? La nostra presenza in quanto turisti in che modo cambia l'ambiente che ci circonda e la nostra esperienza? E in quali rapporti stanno il desiderio di tutelare gli ambienti montani e il diritto di tutti di goderne?

Questo articolo nasce proprio dal mio tentativo di trovare delle risposte a queste domande, sorte tra una scampagnata e l'altra, tra un parcheggio con vista sulle Tre Cime di Lavaredo, i resti di una strada mai costruita sul versante aostano del Colle del Nivolet e una birra bevuta quasi in cima alle Alpi bavaresi. L'idea che si è gradualmente cristallizzata era di combinare dovere e piacere, cercando le risposte proprio nell'ambito della storia delle Alpi cui ho dedicato buona parte della mia carriera accademica: la storia della conservazione. Convinto come sono che per comprendere appieno ogni aspetto della storia della montagna si debba sempre tenere presente la varietà dei paesaggi alpini e le peculiari condizioni eco-sociali di ciascuna valle, in questo saggio ho necessariamente adottato una prospettiva comparativa e transregionale. Solo partendo da un'analisi microstorica è, infatti, possibile capire come la tutela della natura sia stata messa in atto complessivamente nell'arco alpino e quale sia stata l'influenza dell'uomo nella conservazione e nella rimodellazione del paesaggio negli anni che vanno dalle prime esperienze di tutela al boom economico.

Per raggiungere il mio scopo ho dovuto ovviamente abbandonare le montagne per la scrivania e seguire un percorso più tradizionale per uno storico, spulciando archivi e vecchi quotidiani, esplorando la storiografia esistente e recuperando le tracce di vecchie ricerche disperse nella memoria del mio computer. Come molti studi anche questo è, infatti, nato da un miscuglio fortunato di interessi e casualità, a cui si è unita la possibilità che altri ci danno di procedere nel nostro cammino di scoperta. Il mio interesse per la montagna risale a più di vent'anni fa, quando ho iniziato a fare trekking con i miei migliori amici; una tradizione che tenacemente preserviamo, nonostante i rispettivi impegni, con regolarità annuale. A quest'esperienza diretta della montagna, si è sovrapposto l'interesse accademico: già nella mia ricerca dottorale a Cambridge ho dedicato un caso studio alla storia del Parco nazionale del Gran Paradiso in epoca fascista. Il post-dottorato presso l'università di Trento mi ha permesso di studiare la storia del rapporto tra tutela dell'ambiente e uso delle risorse in Trentino nel Novecento. Inoltre, il tempo trascorso al Rachel Carson center for environment and society di Monaco di Baviera mi ha dato l'opportunità di svolgere ricerche d'archivio sull'area tedesca e austriaca. Come si può vedere le ricerche che sono sfociate in questo saggio hanno avuto un'evoluzione graduale, partendo da un esempio locale e raggiungendo poi, nell'arco di più di un decennio, una prospettiva transnazionale e transregionale.